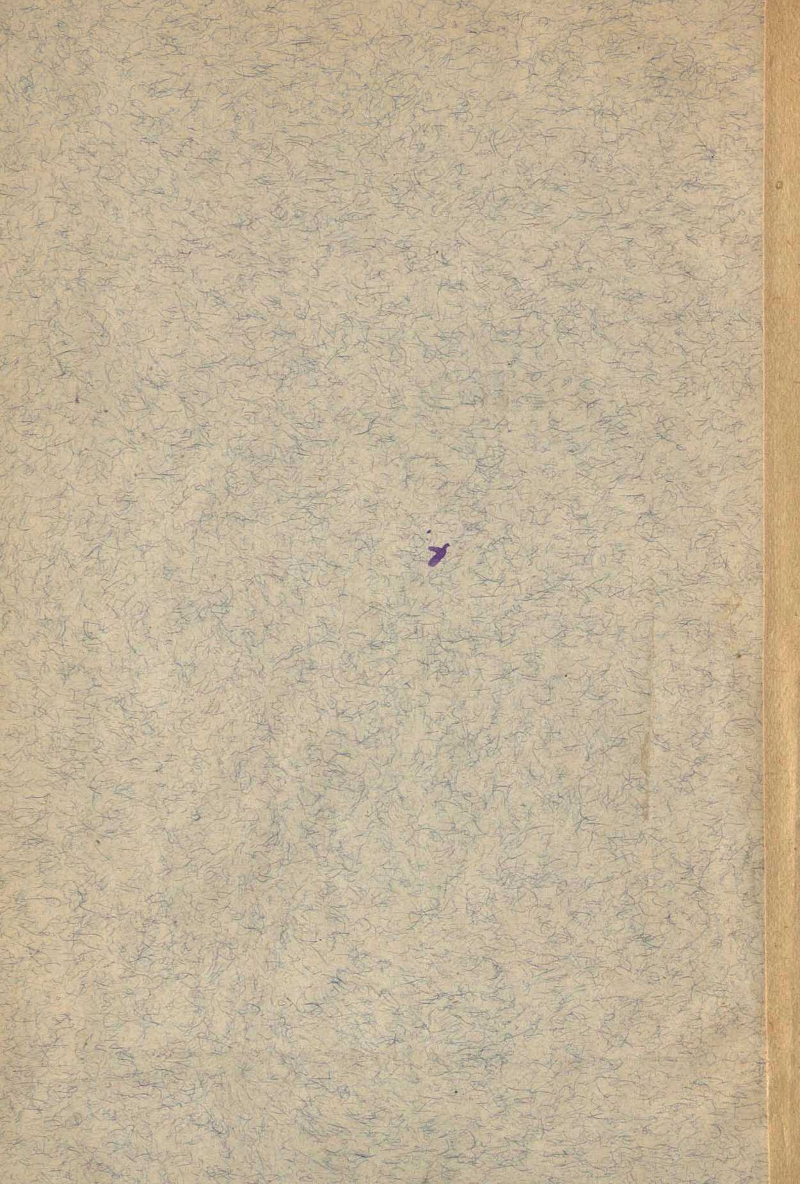


Иллюстрированный
Путеводитель
по
Юго-Западнымъ Каз. Ж. Дор.
Ровно
Луцкъ
Здолбуново
КІЕВЪ
Радзивиловъ
Фастовъ
Кременецъ
Казатинъ
Волочискъ
Черкассы
Жмеринка
Умань
Новоселицы
Тростянецъ
Знаменка
Ролта
Унгены
Кишиневъ
Раздѣльная
ОДЕССА





М. П. С.

Юго-Западныя желѣзныя дороги.

ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ

ПУТЕВОДИТЕЛЬ

ПО ЮГО-ЗАПАДНЫМЪ КАЗЕН. ЖЕЛѢЗН. ДОРОГАМЪ.

Сто двадцать иллюстрацій въ текстѣ.

Приложенія: 1) Росписаніе движенія поѣздовъ по Юго-Западнымъ жел. дорогамъ.
2) Карта Юго-Западныхъ жел. дор.
3) Планъ города Кіева.
4) Планъ города Одессы.

Составленъ по распоряженію Г. Начальника Юго-Западныхъ жел. дор. ***П. Н. Андреевымъ,*** *завѣдывающимъ конторою по экономическому изслѣдованію района Ю.-З. жел. дорогъ.*

КІЕВЪ.

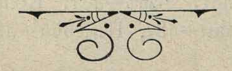
 Тип. С. В. Кульженко, Ново-Елисав., № 4, с. д. 

1898.

Печатано по распоряженію Г. Начальника Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

3 карты.

Оглавленіе.





Зданіе Управленія Ю.-З. ж. д. въ Кіевѣ.

Юго-Западныя желѣзныя дороги простираютъ свое вліяніе на всю мѣстность, лежащую съ одной стороны между Чернымъ и Балтійскимъ морями, а съ другой—между правымъ берегомъ р. Днѣпра отъ впаденія Десны до границъ Австро-Венгріи и Румыніи. Въ этихъ предѣлахъ расположена обширная территорія пространствомъ около 300.000 квадратныхъ верстъ съ населеніемъ до 15 милліоновъ душъ.

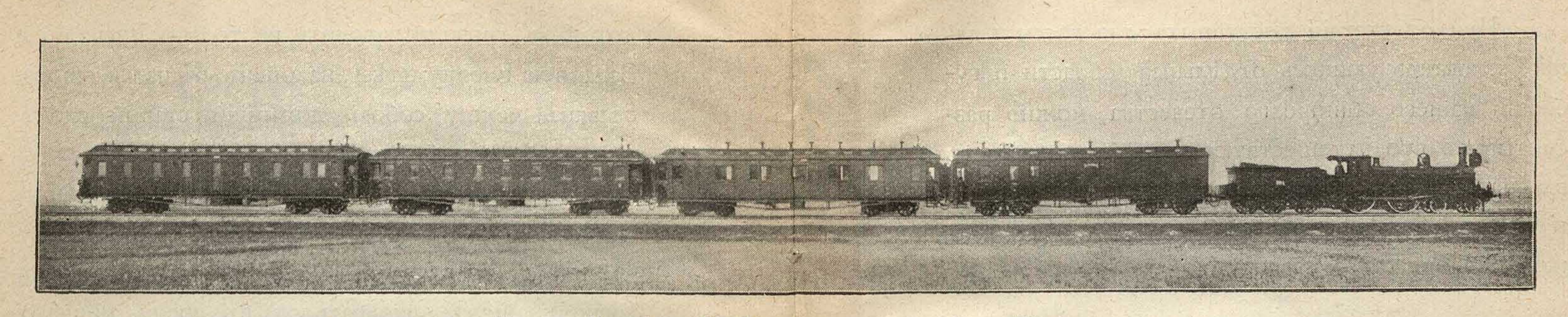
Благодаря своему географическому положенію Юго-Западный край, Новороссія и Бессарабія, пересѣкаемыя нынѣ линіями Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, всегда играли выдающуюся роль въ исторіи и не рѣдко совершавшіяся здѣсь событія имѣли рѣшающее вліяніе на судьбы всей Россіи. Волны Днѣпра, Борисѳена древнихъ грековъ, бороздили ладьи варяговъ и первыхъ кіевскихъ князей, направлявшихъ свой путь къ Царьграду; по Днѣпру «съ богатырями Святославъ свой бѣгъ стремилъ»; въ Кіевѣ, на зарѣ нашей государственной жизни, зародились тѣ начала, которыя опредѣлили весь послѣдующій ходъ развитія Россіи; по берегамъ Чернаго моря существовали во время оно греческія и генуэзскія колоніи, при посредствѣ которыхъ наши предки входили въ сношенія съ культурными народами того времени; здѣсь раньше, чѣмъ въ другихъ областяхъ нашего отечества появилось христіанство съ его могучимъ цивилизующимъ вліяніемъ на весь духовный и гражданскій строй народа; на поляхъ нынѣшняго Юго-Западнаго края происходила ожесточенная борьба славянъ, отстаивавшихъ свою самостоятельность и самобытность отъ хозаръ, половцевъ, печенѣговъ и татаръ, волны

которыхъ грозили затопить не только Русь, но и Западную Европу; здѣсь, наконецъ, рѣшался «споръ славянъ между собою, домашній старый споръ ужъ взвѣшенный судьбою».

Прошли вѣка ...«перетерпѣвъ судебъ удары, окрѣпла Русь» и край дорогой намъ по своему прошлому, по связаннымъ съ нимъ историческимъ воспоминаніямъ, превратился въ арену мирнаго труда: на поляхъ прежнихъ битвъ колосятся хлѣба, на мѣстѣ прежныхъ окоповъ и городищъ высятся фабрики и заводы; миновали времена богатырства, вызываемаго потребностью

«Руку правую потѣшить,
Сорочина въ полѣ спѣшить
Иль башку съ широкихъ плечъ
У татарина отсѣчь»

и потомки воинственныхъ козаковъ превратились въ мирныхъ земледѣльцевъ. «Старый Кіевъ надъ Днѣпромъ», не забывая своего славнаго историческаго прошлаго, остался центромъ православія, куда, по прежнему, стекаются богомольцы со всѣхъ концовъ Россіи, и въ тоже время сдѣлался средоточіемъ умственной и торгово-промышленной жизни всего нащего края; Одесса, возникшая едва сто лѣтъ тому назадъ на мѣстѣ жалкой ту-



Курьерскій поѣздъ Ю.-З. ж. д. при подходѣ къ Кіеву.

рецкой крѣпостцы, развилась въ европейски извѣстный портъ, куда стекаются суда всѣхъ націй...

Сѣть рельсовыхъ сообщеній замѣнила прежніе «шляхи», по которымъ передвигались въ былое время чумацкіе обозы; паровозъ все далѣе и далѣе проникаетъ въ глубь необъятныхъ степей и вѣковыхъ лѣсовъ, пробуждая своимъ свисткомъ спящія силы края, призывая населеніе къ общей работѣ на пользу отечества и способствуя движенію страны впередъ по пути экономическаго развитія. Каждая верста новыхъ рельсовыхъ путей является новымъ этапомъ на пути къ достиженію культурныхъ успѣховъ края; каждая новая желѣзнодорожная станція является новымъ центромъ, чрезъ который просвѣщеніе и свѣтъ знаній проникаютъ въ глубь заброшенныхъ до того захолустій.

Проѣзжая по линіямъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, внѣ всякаго сомнѣнія, интересно бросить взглядъ какъ на прошлое, такъ и на настоящее проносящихся предъ глазами мѣстностей. Предлагаемый вниманію читателей трудъ отнюдь не претендуетъ на значеніе научнаго изслѣдованія: это лишь попытка дать проѣзжающимъ по Юго-Западнымъ желѣзнымъ дорогамъ легкій очеркъ мелькающихъ предъ ихъ глазами мѣстностей, отмѣтить встрѣчающіяся по пути достопримѣчательности, указать выдающіеся по красотамъ природы пункты и нѣкоторыя техническія особенности дороги, а равно познакомить въ самыхъ общихъ чертахъ съ мѣстами лечебными, курортами, производительными и потребительными центрами, лежащими въ районѣ Ю.-З. дорогъ.

При отсутствіи доступныхъ для массы изданій, характеризующихъ отдѣльныя области и губерніи нашего обширнаго отечества, можно разсчитывать, что путешествующая публика найдетъ въ настоящемъ путеводителѣ средство пріятно и не безъ пользы восполнить долгіе у насъ часы желѣзнодорожнаго странствія.



Юго-Западныя желѣзныя дороги.

ИСТОРИЧЕСКІЙ ОЧЕРКЪ.

Группа желѣзнодорожныхъ линій, входящихъ въ составъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ и прорѣзывающихъ Херсонскую, Бессарабскую, Подольскую, Кіевскую, Волынскую и частію Гродненскую и Сувалкскую губерніи, поддерживаетъ съ одной стороны сообщеніе хлѣбородной Малороссіи съ портами Чернаго и Азовскаго морей и сухопутною западною границею, а съ другой устанавливаетъ, при посредствѣ линій Кіевъ—Москва, Брестъ—Москва, Бѣлостокъ—Петербургъ, Ровно—Вильно—Петербургъ, сообщеніе съ центромъ Имперіи—Москвою и столицею—Петербургомъ. При посредствѣ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ поддерживаются сношенія съ сосѣдними государствами: Австріей, Пруссіей, Румыніей, Сербіей и Болгаріей; затѣмъ, съ Турціей и всѣми государствами, лежащими по берегамъ Чернаго и Средиземнаго морей. Наконецъ, впредь до окончанія Сибирской желѣзной дороги, Юго-Западныя же-

лѣзныя дороги являются частью пути изъ Европейской Россіи въ Китай и на Дальній Востокъ (Восточная Сибирь и о-въ Сахалинъ).

Вся сѣть Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ состоитъ: изъ главной линіи Одесса—Граево и вѣтвей: Бессарабской, Елисаветградской, Волочисской, Кіевской, Радзивиловской, Бѣлостокской, Карантинной, Куяльницкой, Эстокадной, Варницкой, Дунайской, Уманской, Шполянской, Тростянецкой, Луцкой, Могилевской, Новоселицкой, Бѣловѣжской, Кременецкой, Фастовской и Черкасской.

Главная линія, начинаясь отъ Одессы, первоначально проходитъ по землямъ, входящимъ въ составъ Одесскаго Градоначальства, затѣмъ на 22 верстѣ, между станціями Гнилякове и Выгодою, вступаетъ въ предѣлы Херсонской губерніи, пересѣкая Одесскій, Тираспольскій и Ананьевскій уѣзды; въ Херсонской губерніи рельсовый путь проходитъ почти параллельно теченію р. Днѣстра, въ разстояніи 45—60 верстъ. На 182 верстѣ, за станціей Бирзулой, дорога входитъ въ Подольскую губернію, пересѣкая Ольгопольскій, Ямпольскій, Винницкій и, захватывая по пути, Брацлавскій уѣзды. Отъ Бирзулы рельсовый путь продолжаетъ идти вдоль лѣваго берега рѣки Днѣстра на сѣверо-западъ до станціи Жмеринки и здѣсь круто поворачиваетъ на сѣверо-востокъ. На 428 верстѣ отъ Одессы, за станціею Калиновкою, желѣзнодорожная линія вступаетъ въ Кіевскую губернію; до

Казатина путь идетъ на сѣверо-востокъ, а затѣмъ поворачиваетъ на сѣверо-западъ и на 500 верстѣ, на перегонѣ между Бердичевомъ и Демчинымъ, входитъ въ предѣлы Волынской губерніи. Здѣсь желѣзнодорожный путь пересѣкаетъ Житомирскій, Новоградволынскій, Острожскій, Ровенскій, Луцкій, и Ковельскій уѣзды; общее направленіе пути на сѣверо-западъ параллельно австрійской границѣ. За станціей Заболотье, на 869 верстѣ отъ Одессы, желѣзнодорожная линія входитъ въ предѣлы Гродненской губерніи, пересѣкаетъ Бѣльскій и Бѣлостокскій уѣзды и наконецъ, на 1,097 верстѣ, пройдя станцію Оссовецъ, входитъ въ Ломжинскую губернію, гдѣ слѣдуетъ по Щучинскому уѣзду до пограничной станціи Граева. Протяженіе главной линіи отъ станціи Одессы-Главной до прусской границы, 1.122,89 верстъ.

Главная линія Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ—это самая важная желѣзнодорожная артерія, соединяющая Черное и Балтійское моря и при посредствѣ другихъ желѣзнодорожныхъ линій, поддерживающая сообщеніе юга Россіи и и главнымъ образомъ Одессы съ Варшавскимъ и Московскимъ промышленными районами. Въ частности для Юго-Западнаго края она имѣетъ то значеніе, что даетъ выходъ продуктамъ мѣстной производительности (хлѣбъ) одновременно на югъ (Одесса) и на сѣверъ (Кенигсбергъ и Данцигъ).

Бессарабская вѣтвь начинается у станціи

Раздѣльной главной линіи, въ предѣлахъ Херсонской губерніи (Тираспольскій уѣздъ) и направляется на западъ къ берегамъ р. Днѣстра. По пересѣченіи названной рѣки, на 54 верстѣ отъ станціи Раздѣльной, путь вступаетъ въ предѣлы Бессарабской губерніи, пересѣкаетъ Бендерскій, Кишиневскій и Бѣлецкій уѣзды и направляется къ р. Пруту, составляющему границу Россіи съ Румыніей. Общее направленіе пути отъ пересѣченія р. Днѣстра на сѣверо-западъ; длина-же всей вѣтви 210,51 версты.

Бессарабская вѣтвь, пересѣкающая почти пополамъ Бессарабскую губернію, устанавливаетъ связь прорѣзываемой ею мѣстности съ Одессою и даетъ выходъ продуктамъ производительности края (хлѣбъ, вино, табакъ и шерсть) не только на рынки южной Россіи, но и во внутреннія губерніи Россіи (табакъ—въ Кіевъ, Москву и Варшаву; вино—въ Кіевъ, Варшаву, Москву, Петербургъ; шерсть—въ Варшаву, Лодзь).

Елисаветградская вѣтвь начинается у станціи Бирзулы главной линіи, проходитъ по сѣверной части Херсонской губерніи, прорѣзывая Ананьевскій и Елисаветградскій уѣзды и оканчивается у г. Елисаветграда. Длина вѣтви 268,67 версты. Общее направленіе рельсоваго пути на востокъ съ небольшимъ уклоненіемъ на сѣверъ.

Елисаветградская вѣтвь служитъ соединительнымъ звеномъ между главной линіей Юго-За-

падныхъ желѣзныхъ дорогъ и Харьково Николаевскою дорогою; она устанавливаетъ связь важнѣйшаго южно-русскаго рынка—Одессы съ Харьковомъ, который принадлежитъ къ числу наиболѣе значительныхъ торговыхъ центровъ юга Россіи; наконецъ, Елисаветградская вѣтвь, въ районъ которой входятъ южная часть Кіевской, сѣверная—Херсонской и юго-восточная часть Подольской губерніи, поддерживаетъ сношенія этой мѣстности съ Одессою и Николаевомъ.

Волочиская вѣтвь начинается у станціи Жмеринки главной линіи, проходитъ по Литинскому, Летичевскому и Проскуровскому уѣздамъ Подольской губерніи, на 133 верстѣ, на перегонѣ между станціями Чернымъ Островомъ и Войтовцами, входитъ въ предѣлы Волынской губерніи (Староконстантиновскій уѣзлъ) и на 155 верстѣ достигаетъ австрійской границы. Общее направленіе Волочиской вѣтви на сѣверо-западъ; въ районъ вѣтви входитъ значительная часть сѣверной половины Подольской губерніи и южная часть Староконстантиновскаго уѣзда Волынской губерніи. Помимо своего мѣстнаго значенія, вѣтвь играетъ большую роль въ торговыхъ сношеніяхъ съ Австріей Россіи вообще и Одессы въ частности.

Кіевская вѣтвь начинается у станціи Казатинъ главной линіи, проходитъ по Бердичевскому, Сквирскому, Васильковскому и Кіевскому уѣздамъ

Кіевской губерніи. Протяженіе вѣтви отъ Казатина до пункта соединенія съ Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дорогой 151,67 версты. Общее направленіе на сѣверо-востокъ. Кіевская вѣтвь соединяетъ г. Кіевъ—торговый и промышленный центръ всего Приднѣпровья—съ Одессою и вообще съ юго-западомъ Россіи, а равно служитъ соединительнымъ звеномъ между главною линіею Юго-Западныхъ дорогъ и дорогами Московскаго района.

Радзивиловская вѣтвь, начинаясь у станціи Здолбунова главной линіи, проходитъ по Дубенскому уѣзду Волынской губерніи и достигаетъ на 89 верстѣ австрійской границы. Вѣтвь эта устанавливаетъ связь русской рельсовой сѣти съ сѣтью галиційскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Бѣлостокская вѣтвь протяженіемъ 4,13 версты, проложенная между станціей Старосельцами и Бѣлостокомъ, имѣетъ значеніе исключительно какъ соединительный рельсовый путь между Юго-Западными и С.-Петербурго-Варшавскою желѣзными дорогами.

Карантинная вѣтвь протяженіемъ 9,38 версты соединяетъ главную линію съ Одесскимъ портомъ.

Куяльницкая вѣтвь начинается у станціи Одесса-Портъ Карантинной вѣтви и, огибая предмѣстье г. Одессы Пересыпь, направляется къ Куяльницкому лиману; протяженіе вѣтви 10,97

версты. Куяльницкая вѣтвь поддерживаетъ сообщеніе города Одессы съ Куяльницкимъ лиманомъ, гдѣ устроено грязелѣчебное заведеніе; кромѣ того она служитъ для вывоза соли съ Куяльницкихъ соляныхъ промысловъ.

Эстокадная вѣтвь идетъ отъ станціи Одесса-Товарная въ Одесскій портъ; протяженіе 7,86 версты; служитъ для подачи въ портъ вагоновъ съ хлѣбомъ, который здѣсь прямо изъ вагоновъ перегружается въ трюмы пароходовъ.

Варницкая вѣтвь—отъ станціи Бендеры I Бессарабской вѣтви до Варницкой пристани на р. Днѣстрѣ; протяженіе вѣтви 4,30 версты. Варницкая вѣтвь служитъ для облегченія передачи на рельсовый путь хлѣбныхъ грузовъ, сплавляемыхъ по р. Днѣстру.

Дунайская вѣтвь начинается у станціи Бендеры I Бессарабской вѣтви и пересѣкаетъ въ юго-западномъ направленіи южную половину Бессарабіи; будучи построена въ минувшую русско-турецкую войну съ стратегическими цѣлями, донынѣ еще не пріобрѣла серіознаго коммерческаго значенія. О значеніи этой вѣтви приведены данныя ниже, при изложеніи исторіи сооруженія Бендеро-Галацкой дороги. Протяженіе Дунайской вѣтви отъ Бендеръ I до р. Прута (граница Румыніи) 270,24 версты.

Уманская вѣтвь начинается у станціи Казатина главной линіи, пересѣкаетъ Бердичевскій и

Липовецкій уѣзды Кіевской губерніи, на 127 верстѣ вступаетъ въ Подольскую губернію, проходитъ по таковой, въ предѣлахъ Гайсинскаго уѣзда 8 верстъ и затѣмъ вновь вступаетъ въ предѣлы Кіевской губерніи (Липовецкій уѣздъ); далѣе, отъ 149 до 153 версты опять захватываетъ Гайсинскій уѣздъ и наконецъ по Уманскому уѣзду Кіевской губерніи направляется къ г. Умани. Уманская вѣтвь перерѣзываетъ почти пополамъ въ направленіи съ сѣверо-запада на юго-востокъ мѣстность, лежащую между Фастовскою вѣтвью и участкомъ Бирзула-Жмеринка главной линіи Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ; районъ этой вѣтви отличается выдающимся плодородіемъ, здѣсь сосредоточено сахарное и достаточно развито мукомольное производство.

Шполянская вѣтвь начинается у станціи Вапнярки главной линіи, проходитъ по Брацлавскому и Гайсинскому уѣздамъ Подольской губерніи, на 101 верстѣ вступаетъ въ предѣлы Кіевской губерніи, гдѣ пересѣкаетъ Уманскій и Звенигородскій уѣзды. Протяженіе вѣтви отъ Вапнярки до соединенія съ Фастовской вѣтвью у Цвѣткова 250,35 версты.

Шполянская вѣтвь служитъ соединеніемъ между главною линіею Юго-Западныхъ дорогъ и Фастовскою вѣтвью; она устанавливаетъ связь между райономъ средняго теченія рѣки Днѣпра и югомъ Кіевской и частію Подольской губерніи;

наконецъ, проходя параллельно Елисаветградской вѣтви и участку Жмеринка—Фастовъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ и почти посрединѣ между двумя поименованными рельсовыми путями, Шполянская вѣтвь восполняетъ пробѣлъ въ существующихъ здѣсь рельсовыхъ сообщеніяхъ.

Тростянецкая вѣтвь—отъ станціи Демковки до Тростянца протяженіемъ 12,98 версты служитъ подъѣзднымъ путемъ къ Тростянецкому сахарному заводу.

Луцкая вѣтвь—отъ станціи Киверцы главной линіи до уѣзднаго города Волынской губерніи г. Луцка, протяженіемъ 11,10 версты. Вѣтвь эта построена военнымъ вѣдомствомъ въ 1890 г. во время маневровъ и донынѣ не имѣетъ серіознаго экономическаго значенія; но на нее можно смотрѣть, какъ на начало новаго рельсоваго пути, который въ будущемъ пройдетъ далѣе на западъ къ австрійской границѣ и явится новымъ звеномъ, связующимъ Россію съ славянскими землями, находящимися подъ владычествомъ Австро-Венгріи.

Могилевская вѣтвь начинается у станціи Жмеринки, до г. Могилева на р. Днѣстрѣ проходитъ по Подольской губерніи (Винницкій и Могилевскій уѣзды), перейдя р. Днѣстръ вступаетъ въ предѣлы Бессарабской губерніи и у станціи Окницы примыкаетъ къ Новоселицкой вѣтви. Протяженіе вѣтви 139,66 версты; общее направленіе на юго-западъ.

Не касаясь мѣстнаго значенія Могилевской вѣтви, нужно указать, что вѣтвь эта служитъ кратчайшимъ путемъ, соединяющимъ сѣверные уѣзды Бессарабіи съ внутренними губерніими Россіи.

Новоселицкая вѣтвь начинается у станціи Слободки на главной линіи Юго-Западныхъ дорогъ и первоначально идетъ на западъ по Балтскому уѣзду Подольской губерніи; перейдя рѣку Днѣстръ у м. Рыбницы, рельсовый путь вступаетъ въ Бессарабскую губернію и пересѣкаетъ Оргѣевскій, Сорокскій и Бѣлецкій уѣзды; за городомъ Бѣльцами поворачиваетъ круто на сѣверъ, пересѣкаетъ западную часть Сорокскаго уѣзда, у станціи Окницы дѣлаетъ новый поворотъ на западъ и, прорѣзывая сѣверную часть Хотинскаго уѣзда, направляется къ м. Новоселицамъ на австрійской границѣ. Протяженія вѣтви 375,91 версты.

Новоселицкая вѣтвь служитъ путемъ, связывающимъ сѣверную Бессарабію съ Одессою, и однимъ изъ звеньевъ цѣлаго ряда пограничныхъ вѣтвей Юго-Западныхъ дорогъ, облегчающихъ сношенія Россіи съ Западною Европою.

Бѣловѣжская вѣтвь—отъ станціи Бѣльска главной линіи проходитъ въ предѣлахъ Пружанскаго уѣзда; протяженіе вѣтви 44,68 верстъ.

Кременецкая вѣтвь отъ полустанціи Каменицы до уѣзднаго города Кременца Волынской губерніи, проходитъ въ предѣлахъ Кременецкаго уѣзда; протяженіе вѣтви 28,31 версты.

Фастовская вѣтвь начинается у станціи Фастова Кіевской вѣтви, проходитъ параллельно р. Днѣпру на разстояніи 10 верстъ отъ него, пересѣкаетъ восточные уѣзды Кіевской губерніи (Васильковскій, Каневскій, Черкасскій и Чигиринскій) и въ предѣлахъ Александрійскаго уѣзда Херсонской губерніи, у станціи Знаменки, примыкаетъ къ Харьково-Николаевской желѣзной дорогѣ. Длина вѣтви 281,25 версты.

Фастовская вѣтвь, пересѣкая выдающуюся по своему плодородію мѣстность гдѣ дѣйствуетъ цѣлый рядъ сахарныхъ заводовъ, служитъ соединительнымъ звеномъ между Кіевскою вѣтвью Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ и Харьково-Николаевскою желѣзною дорогою.

Черкасская вѣтвь начинается у станціи Бобринской Фастовской вѣтви и оканчивается у ст. Черкассъ на р. Днѣпрѣ. Длина вѣтви 32,15 версты. Вѣтвь эта служитъ для Фастовской линіи подъѣзднымъ путемъ, принимающимъ съ р. Днѣпра хлѣбные грузы.

Первоначальныя предположенія о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ въ Новороссіи и Юго-Западномъ краѣ относятся къ тридцатымъ годамъ настоящаго столѣтія, когда Новороссійскій Генералъ-Губернаторъ Князь М. С. Воронцовъ обратилъ вниманіе на необходимость улучшенія путей сообщенія на югѣ Россіи и возбудилъ ходатайство объ отпускѣ суммъ на устройство шоссейныхъ

дорогъ, указывая, что прежде всего необходимо приступить къ устройству шоссе отъ Одессы до Елисаветграда и Кременчуга, такъ какъ въ этомъ направленіи слѣдуетъ большая часть товаровъ, идущихъ въ Одессу и обратно. На это ходатайство послѣдовала слѣдующая Высочайшая резолюція Императора Николая Павловича: **„Полагаю что устройство желѣзной дороги будетъ и лучше и полезнѣе всего: надо опредѣлить только откуда ее начать“.**

Приведенную резолюцію Императора Николая I слѣдуетъ считать первымъ предположеніемъ о проведеніи желѣзной дороги на югѣ Россіи. Знаменательно, что эта резолюція появилась за долго до признанія въ западной Европѣ высокой важности и значенія желѣзныхъ дорогъ. У насъ, въ Россіи, въ то время только было приступлено къ постройкѣ Царскосельской желѣзной дороги, а о Николаевской еще не было и рѣчи.

Резолюція Императора Николая Павловича побудила Князя Воронцова заняться вопросомъ о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ. Изъ Бельгіи былъ вызванъ съ этою цѣлью инженеръ Зиберъ; на изученіе мѣстности, производство изысканій, собираніе разнаго рода свѣдѣній и статистическихъ данныхъ ушло семь лѣтъ и только въ 1844 году князь М. С. Воронцовъ вошелъ съ новымъ ходатайствомъ «о необходимости принять самыя рѣшительныя мѣры къ предупрежденію важныхъ

послѣдствій для нашей торговли отъ соперничества придунайскихъ портовъ». Князь Воронцовъ пришелъ къ заключенію о цѣлесообразности постройки конножелѣзныхъ дорогъ и въ своемъ всеподданнѣйшемъ докладѣ писалъ, что «отъ поощренія устройства сѣти конножелѣзныхъ дорогъ въ нашихъ степяхъ, которыя сближая разстоянія, скоростью, правильностью и дешевизною провоза поставили-бы насъ въ возможность не бояться ни какого соперничества на иностранныхъ рынкахъ, зависитъ будущность торговли нашего южнаго края». Однако, когда ходатайство князя Воронцова было повергнуто министромъ финансовъ графомъ Канкринымъ на окончательное воззрѣніе Императора Николая Павловича, то Его Величество изъявилъ желаніе, **„чтобы при сооруженіи просимой дороги дать ей такое устройство, чтобы оно могло впослѣдствіи послужить для паровознаго сообщенія“.**

Приведенныя наиболѣе раннія извѣстія о первыхъ предположеніяхъ относительно постройки желѣзныхъ дорогъ на югѣ Россіи весьма характерны. Князь Воронцовъ проситъ о постройкѣ шоссе, но Императоръ Николай I признаетъ необходимымъ сооруженіе желѣзныхъ дорогъ; князь Воронцовъ отъ шоссе переходитъ къ конно-желѣзнымъ дорогамъ, а Императоръ Николай остается при своемъ прежнемъ мнѣніи о необходимости для Россіи паровыхъ желѣзныхъ дорогъ. Нельзя

при этомъ не напомнить, что резолюцію Императора Николая Павловича ни коимъ образомъ нельзя объяснить характеромъ докладовъ по сему предмету со стороны министра финансовъ графа Канкрина. Послѣдній, какъ извѣстно, былъ противникомъ желѣзныхъ дорогъ; онъ называлъ ихъ «болѣзнью времени» и по его словамъ «желѣзныя дороги годны только для того, чтобы уничтожать капиталы». «Желѣзныя дороги», говорилъ гр. Канкринъ: «усиливаютъ склонность къ ненужному передвиженію съ мѣста на мѣсто и безъ того свойственную нашему вѣку, выманивая при этомъ излишнія со стороны публики издержки».

Въ 1844 году князь Воронцовъ приступилъ къ проектированію желѣзныхъ дорогъ. Принявъ за конечный пунктъ южныхъ дорогъ Одессу, а за центръ всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ Москву, онъ намѣчалъ слѣдующія направленія: прежде всего онъ находилъ необходимымъ построить двѣ линіи общимъ протяженіемъ 300 верстъ: первую отъ Одессы до сел. Парканъ на р. Днѣстрѣ, а другую отъ Одессы до Ольвіополя съ тѣмъ, чтобы продолжать таковую далѣе на Кременчугъ, Полтаву и Харьковъ съ цѣлью достигнуть современемъ Москвы.

Въ теченіи 1846 и 1847 гг. инженеръ Зиберъ произвелъ изысканія между Одессой и Ольвіополемъ и составилъ проектъ желѣзной дороги въ одинъ путь; при длинѣ въ 172 версты строитель-

ная стоимость таковой была исчислена въ 11.530.000 рублей серебромъ, или 67.035 руб. верста. Этотъ проектъ съ соображеніями о дальнѣйшей постройкѣ дорогъ въ указанныхъ выше направленіяхъ былъ представленъ княземъ Воронцовымъ Государю Императору въ 1850 году, въ бытность Его Величества въ Севастополѣ. Проектъ, какъ отвѣчавшій взглядамъ Императора Николая Павловича на дѣло постройки желѣзныхъ дорогъ, былъ благосклонно принятъ Его Величествомъ и переданъ на разсмотрѣніе вызваннаго изъ Англіи повѣреннаго компаніи Фоксъ и Гендерсонъ инженера Виньоля. Однако, начавшаяся затѣмъ война 1853—56 гг. обратила все вниманіе и всѣ капиталы Россіи на военныя надобности и вопросъ о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ былъ снятъ съ очереди.

До 1862 года вопросъ о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ на югѣ Россіи оставался въ неопредѣленномъ положеніи. Хотя и возникали предположенія со стороны частныхъ лицъ объ образованіи акціонерныхъ обществъ для сооруженія и эксплоатаціи рельсовыхъ путей, но предположенія эти не могли осуществиться частію вслѣдствіе затрудненій финансоваго свойства, и частію вслѣдствіе несочувствія со стороны центральной администраціи передачѣ путей сообщенія въ распоряженіе частныхъ лицъ. Только по назначеніи Новороссійскимъ генералъ-губернаторомъ генералъ-

адъютанта (впослѣдствіи графа) П. Е. Коцебу вопросъ о постройкѣ желѣзной дороги получилъ разрѣшеніе. Первыя слова, обращенныя П. Е. Коцебу къ представителямъ Одессы, были, что «непремѣнная воля Государя Императора есть, «чтобы Одесская желѣзная дорога была соору-«жена на казенныя даже средства, если компанія «не состоится, въ чемъ онъ твердо былъ увѣренъ. «Руководство этимъ дѣломъ онъ принимаетъ на «себя и надѣется, что наконецъ многолѣтнее обѣ-«щаніе правительства и надежды края будутъ «осуществлены въ самомъ непродолжительномъ «времени».

Въ началѣ Января 1863 года послѣдовало Высочайшее повелѣніе о постройкѣ желѣзной дороги отъ Одессы къ р. Днѣстру до колоніи Парканъ, хозяйственнымъ способомъ подъ наблюденіемъ генералъ-адъютанта Коцебу. Распоряженіе работами было предоставлено бывшему эстляндскому предводителю дворянства камергеру барону К. К. Унгернъ-Штернбергу; утвержденіе всѣхъ проектовъ производилось генералъ-губернаторомъ, при которомъ состоялъ инспекторъ изъ штабъ-офицеровъ корпуса инженеровъ путей сообщенія. Особая система администраціи всего дѣла допущена съ цѣлью опредѣленія дешевѣйшаго способа постройки желѣзныхъ дорогъ. Къ землянымъ работамъ приступлено 4 мая 1863 года съ примѣненіемъ штрафованныхъ нижнихъ чиновъ,

изъ которыхъ сформированы для этой цѣли бригады. Работы по постройкѣ Одессо-Балтской желѣзной дороги шли весьма быстро и уже 7 ноября 1863 года была совершена, по приглашенію барона Унгернъ-Штернберга, пробная поѣздка. Черезъ два года, 3 ноября 1865 года, послѣдовало торжественное открытіе дороги. Первый поѣздъ отошелъ изъ Одессы въ Балту отъ временнаго дебаркадера, устроеннаго внизу Николаевскаго бульвара на берегу моря.

Съ 1 Сентября 1863 года Одессо-Балтская желѣзная дорога была передана въ эксплоатацію министерству путей сообщенія. Постройка этой дороги обошлась въ 16.423.548 рублей 64 коп. или 68.161 р. 61 коп. верста, не считая процентовъ во время производства работъ и расхода на пріобрѣтеніе капитала.

Постройка Балто-Елисаветградской желѣзной дороги была передана Новоссійскимъ Генералъ-Губернаторомъ П. Е. Коцебу оптомъ строителю Одессо-Балтской дороги Барону К. К. Унгернъ-Штернбергу съ производствомъ изысканій, пріобрѣтеніемъ земель и имуществъ за сумму не свыше 45.000 рублей съ версты. Къ работамъ по постройкѣ было приступлено въ Маѣ 1866 года; въ 1867 году работы подвинулись настолько, что 1 Сентября 1867 года послѣдовало открытіе движенія на участкѣ Балта—Ольвіополь, протяженіемъ въ 109,25 верстъ; въ половинѣ мая 1870

года Балто-Елисаветградская дорога была доведена до перехода чрезъ р. Ингулъ, а мостъ чрезъ р. Ингулъ и сооруженія на станціи Елисаветградъ были закончены только въ Августѣ. По отчету строителя, барона Унгернъ-Штернберга, постройка Балто-Елисаветградской желѣзной дороги протяженіемъ 244 версты обошлась 9.634.061 рубль 90 коп., а съ прибавленіемъ 315.000 руб., составляющихъ обусловленный договоромъ барышъ контрагента, вся дорога обошлась по 40.737 руб. верста.

Сооруженіе Кіево-Балтской желѣзной дороги Высочайше утвержденнымъ 21 Мая 1866 г. положеніемъ Комитета Министровъ было предоставлено Товариществу Де-Вріеръ и К⁰ простымъ подряднымъ способомъ. Товарищество приняло на себя постройку и снабженіе всѣми необходимыми принадлежностями желѣзной дороги отъ Кіева до Балты длиною въ 428 верстъ съ вѣтвями отъ Казатина къ Бердичеву въ 27 верстъ и отъ Жмеринки къ Волочиску 167 верстъ всего 622 версты съ землянымъ полотномъ и мостами подъ два пути на участкѣ отъ Жмеринки до Балты. Общая подрядная сумма контрактомъ опредѣлана въ 14.083.370 рублей 50 коп. метал. и 23.167.696 руб. кредитныхъ, что составляетъ на версту пути 21.484 рубля 60 коп. металлич. и 37.403 руб. 24 коп. кредитныхъ; при курсѣ-же 7 руб. 80 коп. за фунтъ стерлинговъ стоимость

версты опредѣлится 64.216 руб. кредитныхъ, а вмѣстѣ съ отчужденіемъ имуществъ, полагая 1.000 руб. на версту, 65.216 рублей, кромѣ процентовъ за время постройки и расходовъ по реализаціи капитала.

Изысканія между Кіевомъ и Балтою были произведены инженеръ-капитаномъ А. Е. Шпилевымъ и 24 февраля 1866 года послѣдовало утвержденіе направленія Кіево-Балтской дороги, при чемъ въ видахъ ускоренія хода дѣла по сооруженію этого рельсоваго пути было испрошено Высочайшее разрѣшеніе, не ожидая заключенія договора съ товариществомъ, приступить съ 15 мая къ производству земляныхъ работъ на главной линіи посредствомъ войска, при чемъ товарищество де-Врієръ и К°. обязывалось принять всѣ исполненныя работы и возратить правительству сдѣланные имъ расходы.

Для производства работъ назначены были 5, 14 и 33 пѣхотныя дивизіи, при чемъ работы были распредѣлены слѣдующимъ образомъ: 5-й дивизіи поручены работы отъ Кіева по направленію къ д. Борщаговкѣ, 14-й—на участкѣ отъ д. Борщей до д. Слободки и, наконецъ, 33-й дивизіи -- близъ Винницы. Къ работамъ было приступлено 19 мая 1866 года близъ селенія Борщей у соединія съ Одесско-Балтской дорогой 1-мъ баталіономъ Волынскаго полка. Вознагражденіе солдатъ за земляныя работы было разсчитано такъ:

поденная плата была опредѣлена въ 45 коп., но на руки выдавалось только отъ 10 до 15 коп.; остальныя-же деньги удерживались и изъ нихъ дѣлался вычетъ на погашеніе стоимости интрументовъ для производства земляныхъ работъ. Товарищество Де-Врієръ и К° 23 іюня 1866 года внесло условленный договоромъ залогъ въ 875.000 рублей металлическихъ, а съ 1 августа того-же года приняло работы въ свое завѣдываніе.

Работы по сооруженію Кіево-Балтской дороги шли весьма медленно, что зависѣло главнымъ образомъ отъ плохой организаціи дѣла найма рабочихъ. Строители дороги сдали съ подряда наемъ и продовольствіе рабочихъ. Подрядчики, заботясь объ извлеченіи возможно большихъ выгодъ для себя, повели дѣло такъ, что строители весною остались лишь съ рабочими изъ Черниговской и бѣлорусскихъ губерній, отданными крестьянскими обществами въ отработки податей, при чемъ и эти оставшіеся рабочіе весьма дурно содержались. Многіе изъ рабочихъ прямо убѣгали, другіе приносили жалобы администраціи по постройкѣ дороги и губернскимъ властямъ и въ концѣ-концовъ строители, чтобы совсѣмъ не остатьсся безъ рабочихъ, принуждены были назначить имъ добавочное вознагражденіе по 5 коп. въ день. Все это побудило строителей ходатайствовать объ отпускѣ на работы солдатъ; ходатайство это было удовлетворено и на работы

было отпущено около 6.000 человѣкъ, въ томъ числѣ до 3.000 человѣкъ, составлявшихъ, такъ называемую, штрафную бригаду.

Къ 1 ноября 1867 года была готова значительная часть дороги, но при освидѣтельствованіи работъ многія насыпи найдены неудовлетворительными и плата со стороны правительства была произведена только за 40 верстъ, признанныхъ вполнѣ оконченными. Затѣмъ къ 1 января 1868 г. были закончены земляныя работы на 322 верстахъ, искусственныя каменныя сооруженія въ количествѣ 20% изъ общаго числа и всѣ каменныя части желѣзныхъ мостовъ; рельсы были заготовлены на 560 верстъ и въ наличности имѣлось 6 паровозовъ, въ 28 тоннъ каждый. Въ концѣ августа 1868 г. рельсы были положены на всемъ протяженіи отъ Балты до Кіева, что дало возможность открыть временное движеніе на этомъ протяженіи. Открытіе-же линіи для общаго пользованія, согласно условіямъ договора съ правительствомъ, должно было состояться въ концѣ мая 1870 года; но еще въ началѣ 1869 г. заводчики и землевладѣльцы губерній Юго-Западнаго края, Черниговской и Полтавской, вошли въ министерство путей сообщенія съ ходатайствомъ объ ускореніи открытія товарнаго движенія по Кіево-Балтской дорогѣ. Въ половинѣ января 1870 года образована была комиссія для осмотра Кіево-Балтской дороги въ слѣдующемъ составѣ: пред-

сѣдатель инженеръ Шернваль и члены: инженеръ Петерсъ, инженеръ Генрихъ, инженеръ Фалевичъ и инженеръ Зубовъ. Открытіе движенія отъ Кіева до Одессы послѣдовало 26 мая 1870 года.

Въ концѣ шестидесятыхъ годовъ, когда шла постройка Одесско-Балтской, Балто-Елисаветградской и Кіево-Балтской дорогъ, Русское Общество Пароходства и Торговли было уже вполнѣ прочно поставленнымъ предпріятіемъ; къ этому времени оно пріобрѣло немаловажное значеніе на Черномъ и Азовскомъ моряхъ, являлось серіознымъ конкуррентомъ иностранныхъ пароходныхъ компаній и, руководимое Н. М. Чихачевымъ, съ каждымъ годомъ все болѣе и болѣе расширяло свои операціи. Въ 1870 году ожидалось открытіе Суэзскаго канала. Это было событіемъ огромной важности для всей Европы и, безъ сомнѣнія, при наличности извѣстныхъ условій, должно было отразиться на коммерческой жизни Одессы. Н. М. Чихачевъ первый обратилъ вниманіе на значеніе Суэзскаго канала для русской торговли и пожелалъ воспользоваться выгодами, которыя можетъ дать Русскому Обществу Пароходства и Торговли пріобрѣтеніе восточныхъ грузовъ, слѣдовавшихъ до того кругомъ Африки чрезъ Персію и Среднюю Европу въ Россію; онъ остановился на мысли сдѣлать Одессу при помощи новаго морского пути, ввознымъ портомъ для произведеній Китая, Индіи и вообще Восточной Азіи не только для Россіи,

но и для сопредѣльныхъ съ послѣднею государствъ. Словомъ, въ то время возникла мысль Одессу противопоставить Тріесту. Выполненіе этого, не говоря о соотвѣтственныхъ мѣропріятіяхъ правительства, могло быть осуществлено исключительно при полномъ содѣйствіи прилегающихъ къ Одессѣ желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ иначе соперничество Одессы съ Тріестомъ было немыслимо. Содѣйствіе-же желѣзныхъ дорогъ, по мнѣнію Н. М. Чихачева, лучше всего можно было обезпечить полнымъ сліяніемъ этихъ дорогъ съ администрацiей общества пароходства. Министръ финансовъ М. Х. Рейтернъ, вообще не бывшій сторонникомъ казеннаго хозяйства, сочувственно встрѣтилъ предложеніе Русскаго Общества пароходства. Проектъ продажи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и выдачи концессіи Русскому Обществу пароходства не получилъ своевременно гласности и Русское Общество не встрѣтило конкуррентовъ, которые оспаривали-бы у него концессію.

Концессія была выдана 22 іюня 1870 года, при чемъ вновь образовавшееся общество было наименовано «Русскимъ Обществомъ Пароходства, Торговли и Одесской желѣзной дороги». Общество обязывалось: 1) пріобрѣсти отъ правительства желѣзныя дороги отъ Одессы до Балты съ вѣтвями къ Одесскому порту, Куяльницкимъ солянымъ промысламъ, Тирасполю на р. Днѣстрѣ,

отъ Балты до Елисаветграда, отъ Бирзулы чрезъ Жмеринку до Волочиска и отъ Тирасполя до Кишинева, всего 902$^{3}/_{4}$ версты; 2) построить на свой счетъ новую желѣзную дорогу, длиною около 103 верстъ, отъ Кишинева до рѣки Прута по направленію къ Яссамъ въ Румыніи и 3) произвести снабженіе упомянутыхъ дорогъ необходимымъ подвижнымъ составомъ и принадлежностями эксплоатаціи въ дополненіе къ имѣющимся, а также произвести необходимыя работы, обзаведенія и устройства по пріобрѣтаемымъ отъ правительства желѣзнымъ дорогамъ и распространеніе Одесской станціи.

Капиталъ Общества состоялъ изъ негарантированныхъ акцій на сумму 30.413.000 рублей кредитн. и гарантированныхъ облигацій на сумму 47.445.000 руб. металлическихъ. За уступаемыя Обществу дороги правительство получало: акціи на 14.869.500 руб. кредит. и всѣ облигаціи на 47.445.000 рублей металлич. Остальныя акціи на 15.443 500 р. кредитн. оставались въ распоряженіи Общества для сооруженія Кишиневскаго участка и для дополнительныхъ работъ и поставокъ по всей дорогѣ. Акціямъ, предоставленнымъ въ распоряженіе Общества, давалось до 1 іюля 1878 года право преимущества предъ правительственными акціями по участію въ прибыляхъ желѣзной дороги, не свыше, однако 5% на нарицательный капиталъ выпущенныхъ Обществомъ

акцій. Общество имѣло право до 1 іюля 1875 г. выкупить акціи правительства по 75 рублей за каждые 100 руб. нарицательнаго капитала.

По условіямъ концессіи, операціи желѣзнодорожныя были совершенно отдѣлены отъ пароходнаго предпріятія и это обстоятельство оказало не малое вліяніе на результаты дѣятельности вновь образованнаго общества. Администрація общества зависѣла исключительно отъ владѣльцевъ пароходныхъ акцій, такъ какъ новый уставъ былъ утвержденъ только 29 апрѣля 1874 года и только тогда могло быть созвано общее собраніе съ участіемъ владѣльцевъ акцій желѣзнодорожныхъ. Тѣмъ не менѣе управленіе общества пароходства сдало въ 1871 году постройку участка желѣзной дороги отъ Кишинева до румынской границы на рѣкѣ Прутѣ съ устройствомъ на этой рѣкѣ моста по оптовому контракту банкирамъ Ефруси и К⁰., І. Е. Гинцбургъ, Р. Розенталь и М. В. Вейкерсгеймъ. Работы шли настолько медленно, что 15 августа 1873 года возможно было открыть только часть этого участка, а вполнѣ онъ былъ открытъ лишь 20 марта 1877 года. Несмотря на значительный капиталъ на сооруженіе Кишиневскаго участка въ 103 версты, а именно 6.929.000 рублей или 67.272 руб. на версту безъ подвижного состава, оказалось, что денегъ этихъ недостаточно, что первоначальныя изысканія были сдѣланы не вполнѣ удовлетворительно и что необходимо было произ-

вести такія работы, выполнить которыя безъ выпуска дополнительнаго облигаціоннаго капитала было невозможно.

Въ 1874 году, когда послѣдовало утвержденіе устава и было созвано первое общее собраніе акціонеровъ, то не только весь капиталъ Общества былъ уже израсходованъ, но оно было въ долгу у правительства на сумму 2.889.281 руб. метал. по неплатежу процентовъ на облигаціи и на сумму 849.643 руб. на другія нужды общества.

Русское Общество Пароходства и Торговли владѣло Одесской дорогой въ теченіе 8 лѣтъ и за все это время финансовые результаты эксплоатаціи были весьма неудовлетворительны. Частные акціонеры, несмотря на свое преимущественное право полученія дивиденда сравнительно съ правительствомъ, не получали никакого дохода, такъ какъ чистаго дохода не доставало даже на уплату процентовъ по облигаціямъ. Единственное исключеніе въ этомъ отношеніи представилъ 1877 годъ, когда война вызвала движеніе войскъ на югъ, а закрытіе черноморскихъ портовъ—хлѣбныхъ грузовъ на сѣверъ. Усиленное движеніе по Одесской желѣзной дорогѣ въ оба конца подняло ея доходность и позволило въ этомъ году не только оплатить проценты на облигаціи, но и выдать частнымъ акціонерамъ дивидендъ въ 5 % на акцію.

На администрацію Русскаго Общества Паро-

ходства и Торговли, во время владѣнія имъ Одесскою желѣзною дорогою, слышалось много нарѣканій, изъ которыхъ наиболѣе серіозными были обвиненія, изложенныя въ запискѣ Одесскаго комитета торговли и мануфактуръ, гдѣ доказывалось, что тарифы Одесской дороги устанавливаются исключительно въ интересахъ пароходства и что движеніе по рельсовому пути тормозится, если это даетъ лишній заработокъ пароходамъ Общества. Во все время эксплоатаціи Одесской дороги обществомъ пароходства акціи дороги стояли весьма низко и цѣнились втрое и даже вчетверо ниже номинальной стоимости; только предъ изъятіемъ дороги изъ вѣдѣнія пароходнаго общества и передачею Обществу Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, когда явилась надежда, что дѣла дороги будутъ приведены въ порядокъ, акціи повысились. На петербургской биржѣ акціи Одесской дороги въ апрѣлѣ 1877 г. стояли отъ 37 р. до 40½ руб., затѣмъ стали подниматься и въ концѣ декабря 1877 г. котировались по 66 р. 73 коп., а въ іюнѣ 1878 г. дошли до 83 рублей 80 коп.; при обмѣнѣ на акціи Юго-Западныхъ дорогъ были засчитаны по 83 руб. 33 копѣйки.

Въ 1870 году почти одновременно съ обществомъ Одесской дороги возникло общество Кіево-Брестской дороги. Вопросъ о постройкѣ желѣзной дороги для соединенія Кіева съ Брестомъ впервые былъ возбужденъ въ 1867 году,

когда уполномоченный товарищества Де-Вріеръ и К°., строившаго Кіево-Балтскую дорогу, г. Фильель-Броги обратился къ министру путей сообщенія съ ходатайствомъ о разрѣшеніи произвести на свой счетъ изысканія для составленія проекта сооруженія рельсоваго пути отъ Бердичева чрезъ Житомиръ до Бреста. Въ то время необходимость проведенія желѣзной дороги въ этомъ направленіи весьма многими оспаривалась и въ высшихъ правительственныхъ сферахъ отсутствовало твердое убѣжденіе о цѣлесообразности затраты значительныхъ средствъ на постройку дороги до Бреста. Поэтому Фильель-Броги было объявлено, что ему нѣтъ основаній расчитывать на скорое ея осуществленіе; тѣмъ не менѣе, было разрѣшено произвести изысканія, при чемъ, однако, сдѣлана оговорка, что разрѣшеніе производства изысканій не можетъ служить доказательствомъ признанія правительствомъ этой линіи нужною, ни обнадеживаніемъ на предоставленіе Фильелю постройки означенной дороги, или на дарованіе ей правительственной гарантіи, или-же на возвращеніе изъ казны затраченнаго на изысканія капитала. Вслѣдъ затѣмъ, въ томъ-же 1867 году, генералъ-адъютантъ Безакъ, въ своемъ всеподданнѣйшемъ отчетѣ по управленію Юго-Западнымъ краемъ, доложилъ Его Величеству, что дорога отъ Бреста до Бердичева есть одна изъ необходимѣйшихъ для безопасности Имперіи. Противу этой статьи всепод-

даннѣйшаго отчета генералъ-адъютанта Безака послѣдовада Высочайшая Его Императорскаго Величества отмѣтка: **„Имѣть это въ виду“.**

Въ слѣдующемъ 1868 году необходимость сооруженія дороги отъ Бердичева до Бреста была признана правительствомъ, и дорога эта вошла въ утвержденную въ 1868 году сѣть рельсовыхъ сообщеній, предназначенныхъ къ сооруженію въ ближайшемъ будущемъ. Но министерства путей сообщенія и финансовъ не придавали большого экономическаго значенія рельсовому пути на Брестъ, считали его имѣющимъ исключительно стратегическое значеніе и не спѣшили предварительными распоряженіями относительно производства изысканій и составленія проекта. Между тѣмъ, военное министерство стало настоятельно требовать сгущенія сѣти рельсовыхъ сообщеній на западной границѣ государства, указывая, что въ интересахъ стратегическихъ прежде всего необходимо озаботиться соединеніемъ рельсовымъ путемъ Кіева съ Брестомъ. Хотя это ускорило разрѣшеніе вопроса, но тѣмъ не менѣе прошло два года, прежде чѣмъ было приступлено къ постройкѣ дороги.

Въ министерство финансовъ поступило весьма много предложеній отъ лицъ, желавшихъ принять на себя образованіе акціонернаго общества Кіево-Брестской желѣзной дороги. Изъ числа всѣхъ соискателей наименьшую цѣну постройки заявилъ дѣйств. ст. сов. Рябининъ, за которымъ концессія

и была утверждена. Весь нарицательный капиталъ Общества Кіево-Брестской дороги состоялъ изъ акцій на 15.216.750 руб. метал. и изъ облигацій на 30.433.500 рублей метал.; весь-же строительный капиталъ равнялся 45.650.250 рублей метал. Изъ этой суммы правительству принадлежалъ весь облигаціонный капиталъ и акціонерный въ суммѣ 5.292.000 рублей. Слѣдовательно, Обществу оставалось только реализировать остальной акціонерный капиталъ въ суммѣ 9.924.750 рублей.

Дѣла Общества Кіево-Брестской желѣзной дороги съ самаго начала пошли весьма неудачно. Какъ выяснилось впослѣдствіи, дѣйств. ст. сов. Рябининъ еще до полученія концессіи, зная, что облигаціи оставляетъ за собою правительство, тѣмъ не менѣе связалъ себя столь убыточными контрактами относительно реализаціи капитала съ берлинскимъ банкиромъ Блейхредеромъ и относительно исполненія работъ съ А. А. Рябининымъ, Ад. Фалькенгагеномъ и М. И. Ждановичемъ, что Общество, до открытія дѣйствій, потерпѣло значительные убытки, результатомъ которыхъ явился дифицитъ въ 1.545.596 руб. метал. Кромѣ того, реализовать на 6.616.500 руб. акцій оказалось невозможнымъ. Между тѣмъ сооруженіе дороги было передано Е. К. Задлеру, который, по случаю измѣненія направленія дороги, заявилъ претензію, отклоненную въ апрѣлѣ 1871 года правительствомъ. Въ виду полнаго отсутствія у Обще-

ства средствъ для окончанія дороги, правительство приняло акціи Общества на 6.616.500 руб., уплативъ за нихъ по 75 за 100 и кромѣ того выдало Обществу пособіе въ 1.545.596 рублей метал. на покрытіе образовавшагося дефицита.

Впослѣдствіи, для удовлетворенія претензій Задлера къ Обществу, правительство вынуждено было вновь разрѣшить ссуду въ 2.400.000 руб. метал., при чемъ контрактъ, заключенный съ Задлеромъ, прекращенъ, и дорога подлежала сдачѣ Обществу. Однако и послѣ этого дѣла дороги не были урегулированы: между Правленіемъ Общества и Задлеромъ возникли новыя недоразумѣнія и счеты, такъ какъ Правленіе приняло на себя обязательства за Задлера на сумму, превышавшую оказанное правительствомъ пособіе въ видѣ ссуды; вслѣдствіе этого образовался новый дифицитъ, и дорога не могла быть окончена. Въ іюнѣ мѣсяцѣ 1873 гола, по соглашенію министровъ путей сообщенія и финансовъ, съ цѣлью измѣненія состава общаго собранія акціонеровъ и Правленія Общества шесть тысячъ акцій, принадлежавшихъ правительству, продано варшавскому банкиру И. С. Бліоху. Вслѣдствіе этой продажи измѣнился составъ Правленія, и постройка пошла на столько быстро, что 15 августа 1873 года вся дорога была открыта для движенія. Въ ноябрѣ мѣсяцѣ того-же года новое Правленіе представило общему собранію акціонеровъ докладъ, разъясняющій

положеніе дѣлъ Общества. Общее собраніе возбудило ходатайство о назначеніи правительственной комиссіи для провѣрки финансоваго положенія Общества и ревизіи дѣлъ съ самаго его основанія. Правительственная комиссія изъ представителей министерствъ финансовъ, путей сообщенія и государственнаго контроля приступила къ занятіямъ въ концѣ 1873 года и опредѣлила дефицитъ, происшедшій вслѣдствіе дѣйствій прежняго Правленія и несостоятельности строителя Задлера, въ 2.358.236 руб., кромѣ находившихся въ судѣ разныхъ исковъ, предъявленныхъ къ Обществу. Дефицитъ этотъ былъ покрытъ выпускомъ облигацій.

Вопросъ о сооруженіи Бресто-Граевской желѣзной дороги можно считать возникшимъ въ 1861 году, когда Общество Восточно-Прусской желѣзной дороги возбудило ходатайство о разрѣшеніи продолжить Кенигсбергско-Лыковскую линію по русскимъ владѣніямъ. Названное Общество предполагало вести дорогу сперва на Гродно, а затѣмъ далѣе на Пинскъ. Переговоры продолжались въ теченіе шести лѣтъ, не приводя ни къ какимъ опредѣленнымъ результатамъ, и только въ 1867 году предложено Обществу Кенигсберго-Лыковской дороги вести продолженіе своей дороги не на Гродно и Пинскъ, а на Бѣлостокъ и Брестъ и при томъ безъ всякой гарантіи правительства. Представители Общества приняли это

предложеніе, а 11 января 1868 года разрѣшено было произвести имъ изысканія за свой счетъ. Наконецъ, въ 1869 году проектъ концессіи, планы и чертежи построекъ были представлены въ комитетъ министровъ. За симъ, съ Высочайшаго разрѣшенія было назначено особое присутствіе, въ которомъ приняли участіе министры подлежащихъ вѣдомствъ. Этому присутствію было поручено опредѣлить ту цѣну, свыше которой не можетъ быть выдана испрашиваемая концессія. Присутствіе, по разсмотрѣніи расцѣночной вѣдомости и расчетовъ по реализаціи капитала, пришло къ заключенію, что можно допустить предѣломъ поверстной цѣны 57.500 руб. металлическихъ. Такимъ образомъ при длинѣ линіи въ 198,5 верстъ капиталъ Общества опредѣлился въ 11.500.000 рублей метал. или 13.353.300 руб. кредитныхъ. На эти условія представители Общества изъявили согласіе и концессія Высочайше утверждена 26 декабря 1869 года. Капиталъ Общества образовывался выпускомъ 133.353 акцій по 100 руб. каждая. Ни въ образованіи капитала, ни въ гарантіи дохода правительство не принимало никакаго участія.

Учредители Общества передали устройство Бресто-Граевской дороги оптомъ за полную концессіонную сумму доктору Струсбергу, который принялъ на себя ручательство въ образованіи всего капитала, потребнаго на сооруженіе дороги.

При подпискѣ всѣ акціи были разобраны и акціонерами внесено по 20 рублей на каждую акцію. Срокъ второго взноса былъ назначенъ въ іюнѣ 1870 года, но на первыхъ же порахъ его пришлось продлить до 5 октября; затѣмъ, срокъ второго взноса еще нѣсколько разъ откладывался. Несмотря, однако, на эти облегченія, къ 20 февраля 1871 года осталось неоплаченными вторымъ взносомъ 63.423 акціи. Вслѣдствіе этого строитель Струсбергъ вынужденъ былъ заключить съ Берлинскимъ Обществомъ Торговли и съ С.-Петербургскимъ Частнымъ Коммерческимъ Банкомъ условія, по которымъ учрежденія эти приняли на себя обязательство снабдить Общество Бресто-Граевской дороги суммою, равною недоплатѣ второго взноса по 63.423 акціямъ. За невозможностью помѣстить ни на Петербургской, ни на заграничныхъ биржахъ новыя акціи, которыя слѣдовало-бы выпустить, взамѣнъ неоплаченныхъ вторымъ взносомъ, Струсбергъ предложилъ Правленію замѣнить эти акціи выпускомъ такого-же количества 5% облигацій на сумму 4.249.341 руб. кредитныхъ. По этому поводу послѣдовало рѣшеніе общаго собранія акціонеровъ въ іюлѣ мѣсяцѣ 1871 года, въ силу котораго, во избѣжаніе всякаго нареканія относительно уничтоженія неоплаченныхъ вторымъ взносомъ акцій, предоставлено владѣльцамъ ихъ сдѣлать второй взносъ до 1 сентября того-же года. Къ этому сроку посту-

пила уплата по 433 акціямъ. За симъ, Правленіе Общества вошло къ министру финансовъ съ ходатайствомъ о выпускѣ, взамѣнъ неоплаченныхъ 62.990 акцій на сумму 6.299.000 руб. кредитныхъ негарантированныхъ правительствомъ облигацій. Ходатайство это было удовлетворено съ Высочайшаго разрѣшенія въ декабрѣ 1871 года. Такимъ образомъ капиталъ на сооруженіе дороги въ 13.353.300 кредитныхъ рублей составился изъ 70.543 акцій по 100 рублей кредит. каждая, а остальная сумма—6.299.000 руб. кредит. образовалась выпускомъ негарантированныхъ облигацій.

Но и затѣмъ дѣла Общества были не въ блестящемъ положеніи: акціи стояли низко, а сооруженіе дороги подвигалось впередъ очень медленно. Наконецъ, по журналу техническаго комитета 28 іюля 1873 года движеніе было открыто при далеко не полномъ количествѣ подвижнаго состава. Въ 1874 году была назначена правительственная комиссія для обревизованія отчетовъ Общества Бресто-Граевской дороги; ревизія обнаружила въ балансѣ Общества значительный дефицитъ, на покрытіе котораго Обществу разрѣшено выпустить облигацій на 3.500.000 рублей; облигаціи правительство оставило за собою.

Сооруженіе Бендеро-Галацкой желѣзной дороги было предпринято въ видахъ стратегическихъ. Въ началѣ кампаніи 1877 года Государь Импера-

торъ Александръ II Николаевичъ изволилъ признать постройку дороги не терпящею ни малѣйшаго отлагательства. Во исполненіе Высочайшей воли, министръ финансовъ вошелъ въ переговоры съ г. Поляковымъ, поручивъ военнодорожному отдѣлу выработать подробный исполнительный договоръ, расцѣночную вѣдомость, техническія условія и пояснительную записку. По упомянутому договору, строитель, бралъ на себя постройку дороги и открытіе движенія къ 1 октября 1877 года за 5.550.000 рублей, въ счетъ которыхъ, по истеченіи шести мѣсяцевъ по окончаніи войны, обязывался принять употребленные на дорогу матеріалы въ суммѣ 2.000.000 рублей. Потерю въ 3.550.000 рублей предполагалось покрыть уплатой за пробѣгъ вагоновъ съ воинскими грузами въ теченіе 9 мѣсяцевъ. Кромѣ того, по пріемкѣ дороги, строитель принималъ на себя обязанность содержать въ исправности путь и постройки до окончанія по ней воинскаго движенія съ платою ему по 10 руб. метал. съ версты за каждыя сутки. Рубли металлическіе были обусловлены курсомъ въ 260 франковъ за 100 рублей.

Насколько придавалось важное значеніе дѣлу сооруженія Бендеро-Галацкой дороги, можно видѣть изъ того, что военный министръ, сообщая министру путей сообщенія объ изложенныхъ условіяхъ договора съ Поляковымъ, просилъ о результатахъ совѣщанія своего съ министромъ финан-

совъ сообщить по телеграфу для доклада Его Величеству. Договоръ съ г. Поляковымъ былъ заключенъ 27 іюня 1877 года въ Чаутъ-Магали. По окончаніи работъ были составлены расцѣночныя вѣдомости, основанныя частію на договорѣ, частію на соображеніяхъ желѣзнодорожнаго отдѣла. Таковыхъ вѣдомостей было составлено три. Первая—исполнительная на сумму 9.791.799 руб. Вторая—не произведенныхъ и обусловленныхъ исполнительной вѣдомостью работъ на сумму 145.900 рублей. Третья—работъ вновь назначенныхъ по пристани Рени, санитарныхъ путей, полустанцій и пр. на сумму 582.859 руб. 89 коп. Кромѣ того, впослѣдствіи были разрѣшены разныя дополнительныя работы на сумму 564.605 р. При заключеніи договора имѣлось въ виду, что, въ періодъ военной эксплоатаціи Бендеро-Галацкой дороги, русскія дороги будутъ въ состояніи удѣлять ей часть своего подвижного состава. Между тѣмъ, дороги не могли отправить свой подвижной составъ на Бендеро-Галацкую дорогу и въ сентябрѣ 1877 года послѣдовало разрѣшеніе о пріобрѣтеніи подвижнаго состава г. Поляковымъ въ полномъ количествѣ съ безпошлиннымъ ввозомъ въ Россію. Всего постройка Бендеро-Галацкой дороги обошлась въ 15.477.239 р. 40 к., въ томъ числѣ подвижной составъ 4.137.975 руб. 56 копѣекъ.

О значеніи Бендеро-Галацкой дороги вы-

сказалась Высочайше учрежденная Комиссія для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. Отзывъ этотъ настолько характеренъ и такъ ярко обрисовываетъ надежды, возлагавшія въ концѣ семидесятыхъ годовъ на эту дорогу, что заслуживаетъ особаго вниманія.

«Бендеро-Галацкая линія не можетъ и не должна имѣть характеръ коммерческихъ дорогъ нашей отпускной торговли; на нея слѣдуетъ смотрѣть только какъ на начало болгарскихъ желѣзныхъ дорогъ, связующихъ Балканскій полуостровъ съ Россіею; она должна быть пока только авангардомъ нашего вліянія на Дунай, передовымъ (хотя на первый разъ даже можетъ быть и слабымъ) проводникомъ нашей индустріи, которая только впервые появляется тамъ самостоятельно и прямымъ путемъ въ мелкія придунайскія государства. Этою самою дорогою нужно пока только подготовить почву для торговаго движенія, которое при помощи пароходства по Дунаю, въ связи съ расчисткою Килійскаго рукава, разработкою килійскихъ соляныхъ озеръ, съ постройкою болгарскихъ желѣзныхъ дорогъ создадутъ русло и скрѣпятъ связи теченія нашей коммерціи на Дунай и Балканскій полуостровъ. Въ этой цѣпи государственныхъ интересовъ Бендеро-Галацкое звено, въ роли перваго проводника, окажетъ замѣчательную услугу Россіи и становясь годъ отъ года выгоднѣе, достиженіемъ цѣлей, которымъ

оно послужитъ, увлечетъ собою и на себѣ весь матеріалъ связи, цементирующій славянъ, раздѣленныхъ между собою Дунаемъ и цѣлымъ рядомъ вѣковъ азіатскаго господства».

Въ половинѣ семидесятыхъ годовъ стали возникать предположенія о соединеніи русскихъ желѣзнодорожныхъ линій въ нѣсколько большихъ группъ. Болѣе опредѣленно необходимость слiянія была формулирована въ запискѣ «о причинахъ постоянныхъ задержекъ грузовъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ и о мѣрахъ, которыя необходимо принять для отстраненія означенныхъ задержекъ», относящейся къ апрѣлю 1876 года. Указывалось, что путемъ слiянія отдѣльныхъ дорогъ сократятся расходы эксплоатаціи, такъ какъ послѣдуетъ уменьшеніе расходовъ по центральному управленію. Кромѣ несомнѣнной выгоды отъ уменьшенія числа правленій и управленій большое общество въ двѣ или три тысячи верстъ получаетъ возможность устроить не многія большія, отлично организованныя мастерскія, вмѣсто множества мелкихъ, которыя, конечно, гораздо труднѣе устроить надлежащимъ образомъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ большая компанія можетъ образовать сильный оборотный капиталъ, безъ котораго немыслимо веденіе какого-либо обширнаго предпріятія. При томъ, обладая большими средствами, такая крупная компанія имѣетъ возможность вводить въ употребленіе на своихъ линіяхъ всѣ новѣйшія изобрѣтенія,

способствующія правильности и безопасности движенія по дорогамъ. Наконецъ представится возможность установить однообразный порядокъ исправленія различнаго рода желѣзнодорожной службы, отъ правильности которой зависитъ безопасность перевозки пассажировъ и своевременное передвиженіе товарныхъ грузовъ.

Помянутою выше запискою между прочимъ предлагалось: дороги Курско-Кіевскую, Бресто-Граевскую, Кіево-Брестскую, Либавскую и Митавскую соединить въ одну группу, а Одесскую, Харьково-Николаевскую и Фастовскую—въ другую. Предположенію этому не суждено было осуществиться. Но тѣмъ не менѣе мысль о созданіи большой компаніи для эксплоатаціи сѣти рельсовыхъ сообщеній не была оставлена и два года спустя, 9 іюня 1878 года, былъ утвержденъ уставъ Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. Новое Общество образовалось чрезъ сліяніе Обществъ: Кіево-Брестской желѣзной дороги, дѣйствовавшаго на основаніи устава, Высочайше утвержденнаго 1 января 1871 г., Бресто-Граевской ж. дороги, дѣйствовавшаго на основаніи устава, Высочайше утвержденнаго 30 апрѣля 1871 г. и Одесской жел. дороги, входившаго на основаніи устава, Высочайше утвержденнаго 29 апрѣля 1874 г., въ составъ Русскаго Общества Пароходства, Торговли и Одесской желѣзной дороги, за отдѣленіемъ его отъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли.

Перешедшія къ Обществу Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ дороги Одесская, Кіево-Брестская и Бресто-Граевская имѣли протяженіе:

Одесская: отъ Одессы, чрезъ станціи Раздѣльную, Бирзулу и Жмеринку до Волочиска . . .	516,54	верстъ.
Вѣтвь отъ Одессы къ Одесскому порту и магазинамъ и къ Куяльницкимъ солянымъ промысламъ	26,53	»
Отъ станціи Раздѣльной, чрезъ Бендеры, до р. Прута на соединеніе съ Румынскою дорогою . . .	210,07	»
Вѣтвь отъ Бендеръ къ Варницкой пристани на р. Днѣстрѣ .	3,43	»
Отъ Бирзулы до Елисаветграда	268,53	»
Кіево-Брестская: отъ Кіева, чрезъ станцію Казатинъ, до Жмеринки	254,	»
Отъ станціи Казатина, чрезъ станцію Здолбуново, до Бреста-Литовскаго	560	»
Отъ станціи Здолбунова до Радзивилова	88	»
Соединительная вѣтвь между станціей Брестъ, Кіево-Брестской и станціею того-же наименованія Бресто-Граевской дороги	2	»

Бресто-Граевская: отъ Бреста-Литовскаго чрезъ Старосельцы до

прусской границы у мѣстечка Граева . . . . 199,27 »

Вѣтвь отъ станціи Старосельцы до Бѣлостока . . . . 3,19 »

Всего 2.031,56 »

Акціонерный капиталъ Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ былъ опредѣленъ въ 49.967.000 руб. кред. и распредѣленъ на 499.670 акцій по 100 руб. кред. каждая. Въ томъ числѣ: а) 34.958 акцій на нарицательный капиталъ 3.495.800 руб. кредит., поступившихъ въ обмѣнъ находившихся въ обращеніи 27.966 акцій Кіево-Брестской желѣзной дороги на 3.495.750 рублей мет., 136.100 акцій на нарицательный капиталъ 13.610.000 руб. кред., поступившихъ въ обмѣнъ принадлежавшихъ правительству 93.768 акцій Кіево-Брестской дороги на 11.721.000 руб. мет.; б) 129.529 акцій на нарицательный капиталъ 12.952.900 руб. кредит., поступившихъ въ обмѣнъ находившихся въ обращеніи 155.435 акцій Одесской желѣзной дороги на 15.543.500 руб. кред.; 14.869 акцій, на нарицательный капиталъ 14.869.500 рублей, поступившихъ въ обмѣнъ принадлежавшихъ правительству акцій Одесской желѣзной дороги на таковой же (14.869.500 рублей кред.) нарицательный капиталъ и в) 50.388 акцій на нарицательный капиталъ 5.038.800 р. кредитныхъ, поступившихъ въ обмѣнъ находившихся въ обращеніи 70.543 акцій Бресто-Граевской желѣзной

дороги, на нарицательный капиталъ 7.054.300 р. кред. Такимъ образомъ изъ общаго числа 499.670 акцій Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ правительству принадлежало 284.795 акцій на нарицательный капиталъ 28.479.500 рублей кредитныхъ.

Облигаціонный капиталъ Общества опредѣленъ первоначально суммою основныхъ облигаціонныхъ капиталовъ: Одесской желѣзной дороги—на 47.445.000 руб. мет., Кіево-Брестской желѣзной дороги—на 30.433.500 рублей мет. и Бресто-Граевской—на 3.500.000 рублей металлич., на 3.020.600 прусскихъ талеровъ и на 5.000.000 гол. гульденовъ, всего въ 81.378.500 рублей мет. 3.020.600 прусскихъ талеровъ и 5.000.000 гол. гульденовъ.

Приведенный первоначальный облигаціонный капиталъ увеличенъ выпускомъ дополнительныхъ облигацій, оставленныхъ правительствомъ за собою, на нарицательный капиталъ: а) въ 2.857.143 руб. мет. для покрытія 2.400.000 руб. мет. дѣйствительныхъ, отпущенныхъ Обществу Кіево-Брестской желѣзной дороги по Высочайшему повелѣнію 1 марта 1873 г. и б) въ 8.806.604 руб. 65 коп. мет. для возмѣщенія правительству 12.060.000 рублей кредит., составлявшихъ дѣйствительную стоимость правительству Бендеро-Галацкой дороги, принятой Обществомъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. За симъ подлежалъ дальнѣйшему увеличе-

нію выпускомъ дополнительныхъ облигацій на такой нарицательный капиталъ, отъ реализаціи котораго должна получиться сумма: 1) для образованія оборотнаго капитала въ размѣрѣ 4.063.000 руб. кред.; 2) для покрытія: а) 1.589.689 рублей кред., отпущенныхъ бывшему Обществу Кіево-Брестской дороги по Высочайшему повелѣнію 17 декабря 1876 г. и в) 2.982.294 руб. 53 копѣйки кредит., издержанныхъ на производство дополнительныхъ работъ по Кіево-Брестской дорогѣ и 3) для возмѣщенія правительству издержекъ, сдѣланныхъ: на устройство второго пути на Одесской дорогѣ отъ Бирзулы до Бендеръ, на усиленіе перевозочныхъ средствъ и вообще провозоспособности соединенныхъ дорогъ, на подвижной составъ, переданный правительствомъ соединеннымъ дорогамъ до 1 іюля 1878 года, на покрытіе дефицита Бресто-Граевской дороги и на покрытіе расходовъ, произведенныхъ по работамъ на соединенныхъ дорогахъ.

На этихъ основаніяхъ Обществу Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, при самомъ утвержденіи устава, предоставлено было произвести дополнительный выпускъ облигацій на нарицательный капиталъ въ 29.535.750 руб. метал., съ присвоеніемъ симъ облигаціямъ безусловно гарантированнаго правительствомъ дохода въ размѣрѣ 4% годовыхъ интереса и въ каждое полугодіе 0,1452% на погашеніе.

Облигаціямъ Одесской желѣзной дороги на нарицательный капиталъ въ 47.445.000 руб. мет. и Кіево-Брестской желѣзной дороги, на нарицательный капиталъ 30.433.500 рублей, вошедшихъ въ составъ первоначальнаго облигаціоннаго капитала Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, была дарована уже правительствомъ, при самомъ утвержденіи концессій на дороги Одесскую и Кіево-Брестскую, безусловная гарантія ежегоднаго дохода въ размѣрѣ 5% интереса и 1/10% погашенія, со дня выпуска тѣхъ облигацій. Уставомъ-же Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ правительство даровало безусловную гарантію ежегоднаго дохода со дня выпуска облигацій: а) облигаціямъ Бресто-Граевской дороги на нарицательный капиталъ 3.500.000 руб. мет., вошедшимъ въ составъ первоначальнаго облигаціоннаго капитала Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ и оставленнымъ правительствомъ за собою, а равно облигаціямъ на нарицательный капиталъ въ 2.857.143 руб. метал., выпущеннымъ для покрытія ссуды Кіево-Брестской дороги въ 2.400.000 руб. мет. и оставленнымъ правительствомъ за собою въ размѣрѣ 5% интереса и 0,1354% погашенія; б) облигаціямъ на нарицательный капиталъ въ 8.806.604 руб. 65 коп. мет., выпущеннымъ для покрытія стоимости Бендеро-Галацкой дороги и оставленнымъ правительствомъ также за собою, въ размѣрѣ 5% интереса и

0,1648% погашенія и в) всѣмъ облигаціямъ Общества, которыя имѣли быть выпущены для образованія дополнительнаго облигаціоннаго капитала, по отношенію къ ежегодному ихъ интересу въ размѣрѣ, который опредѣляется при разрѣшеніи правительствомъ выпуска сихъ облигацій; по отношенію-же къ ихъ погашенію—въ размѣрѣ, который потребуется для полнаго ихъ погашенія въ опредѣленный для того при ихъ выпускѣ срокъ (не далѣе, впрочемъ, срока владѣнія Обществомъ дорогою), сообразно размѣру процентовъ, который опредѣляется для выпускаемыхъ облигацій, и сроку, въ который онѣ должны быть окончательно погашены.

Вошедшія въ составъ первоначальнаго облигаціоннаго капитала Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ облигаціи Бресто-Граевской желѣзной дороги на 3.020.600 прусскихъ талеровъ и 5.000.000 гол. гульденовъ остались безъ измѣненія, но уплата процентовъ и погашенія по нимъ отнесена не на чистый доходъ Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, а признана эксплоатаціоннымъ расходомъ дороги.

На акціонерный капиталъ Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ въ 49.967.000 руб. кред. правительство гарантировало наименьшій ежегодный чистый доходъ въ 5%. т. е. 2.498.350 руб. кред. и сверхъ того $^1/_8$% съ означеннаго капитала, т. е. 62.458 р. 75 коп. кредит., на по-

гашеніе онаго, всего-же 2.560.808 рублей 75 коп. кредитныхъ.

Сляніе трехъ Обществъ и соединеніе въ одно цѣлое сѣти рельсовыхъ сообщеній общимъ протяженіемъ болѣе 2.000 верстъ было выдающимся событіемъ въ области нашего желѣзнодорожнаго дѣла. Это событіе не могло не обратить на себя общаго вниманія и въ повременной печати того времени появился цѣлый рядъ статей, посвященныхъ обсужденію значенія сліянія трехъ желѣзныхъ дорогъ и выясненію возможныхъ послѣдствій для интересовъ населенія, торговли и государства. Наиболѣе полно доводы за и противъ образованія Общества Юго-Западныхъ жезныхъ дорогъ были формулированы въ статьѣ подъ заглавіемъ «О сліяніи Одесской дороги съ Кіево-Брестскою и Бресто-Граевскою», помѣщенной въ № 47 Русскихъ Вѣдомостей за 1878 годъ.

Уставъ Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ былъ утвержденъ 9 іюня 1878 года; между тѣмъ, фактическое соединеніе дорогъ должно было послѣдовать къ 1 іюля 1878 года и до этого времени необходимо было избрать Правленіе вновь образуемаго Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. Для этой цѣли акціонеры желѣзныхъ дорогъ: Одеской. Кіево-Брестской и Бресто-Граевской были созваны въ первое общее собраніе Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ на 28 іюня 1878 года. На этомъ общемъ собраніи въ

Члены Правленія избраны были: Члены Правленія Общества Кіево-Брестской желѣзной дороги: И. С. Бліохъ, И. А. Вышнеградскій и Ф. Е. Фельдманъ; Членъ Правленія Русскаго Общества Пароходства, Торговли и Одесской желѣзной дороги Н. Н. Сущовъ; Члены Правленія Бресто-Граевской желѣзной дороги: Ф. А. Зейме и Н. Н. Петерсъ; наконецъ, не входившій въ составъ Правленій трехъ соединенныхъ дорогъ Н. В. Граве, Юрисконсультъ Главнаго Общества Россійскихъ жел. дорогъ, Предсѣдателемъ Правленія Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ избранъ былъ бывшій Предсѣдатель Правленія Кіево-Брестской желѣзной дороги И. С. Бліохъ.

Управленіе дорогами было организовано по системѣ, рекомендованной министерствомъ путей сообщенія. Отвѣтственность и распоряженіе дѣломъ сосредоточены на управляющемъ дорогами и ближайшихъ его помощникахъ, начальникахъ службъ, дѣйствующихъ чрезъ мѣстные органы, каковыми являются начальники отдѣленій движенія и начальники участковъ ремонта и тяги; при чемъ дѣленія линіи по каждой изъ этихъ службъ соображается съ ея потребностями и потому дѣленія эти не совпадаютъ по всѣмъ службамъ. При управляющемъ дорогами положенъ Совѣтъ, состоящій изъ начальниковъ службъ и лицъ опредѣляемыхъ или временно командируемыхъ для того Правленіемъ Общества. На расмотрѣніе совѣта вносились

дѣла важнѣйшія и при томъ не требующія особенной быстроты исполненія, а также имъ обсуждались вопросы, относящіеся къ нѣсколькимъ службамъ, при чемъ, однако, Совѣтъ имѣлъ только совѣщательный характеръ, и въ случаѣ несогласія управляющаго съ большинствомъ онъ вносилъ дѣло на усмотрѣніе Правленія.

Этотъ строй управленія дорогами, введенный въ 1880 году, существовалъ во все время существованія Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ и въ общихъ чертахъ сохранился по переходѣ дорогъ съ 1 января 1895 года въ казну.

Финансовое положеніе Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ въ первые годы существованія Общества было мало удовлетворительно, что зависѣло съ одной стороны отъ высокой поверстной стоимости переданныхъ Обществу дорогъ, а съ другой—отъ необходимости производства безотлагательно капитальнаго ремонта путей, сооруженій и подвижнаго состава. Сумма ежегодныхъ обязательныхъ платежей, лежавшихъ на Обществѣ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, спустя шесть лѣтъ послѣ образованія Общества, превышала 12 милліоновъ рублей въ годъ. Общее-же протяженіе Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, включая всѣ вѣтви, въ то время равнялось 2.298 верстамъ; слѣдовательно, на каждую версту причиталось ежегодныхъ обязательныхъ платежей по 5.232 р. 58 коп. Таковъ долженъ былъ быть минимальный

4

чистый доходъ для того, чтобы Общество могло обходиться безъ правительственныхъ доплатъ по гарантіи. Эта сумма минимальнаго чистаго дохода соотвѣтствовала оплатѣ 5% на строительный капиталъ въ 104.732 руб. кредит. на версту. Такая значительная стоимость сооруженія линій переданныхъ Обществу, при недостаточно развитомъ движеніи и значительныхъ эксплоатаціонныхъ расходахъ, явилась основною причиною недоборовъ въ чистомъ доходѣ до суммы полнаго покрытія ежегодныхъ обязательныхъ платежей. Положеніе дѣла еще болѣе ухудшалось тѣмъ, что къ линіямъ Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ была присоединена совершенно бездоходная и даже убыточная Бендеро-Галацкая желѣзная дорога, недоборы по которой значительно уменьшали общую сумму чистаго дохода по прочимъ линіямъ.

Общество Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ на первыхъ-же порахъ обратило вниманіе на свои финансовыя затрудненія. На сколько успѣшна была борьба съ дефицитами въ хозяйствѣ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ видно изъ слѣдующихъ данныхъ. Въ общемъ недоставало чистаго дохода для уплаты %% и погашенія, какъ по акціямъ, такъ и по облигаціямъ и ссудамъ: въ 1879 г.—8.009 тыс. руб., 1880 г.—10.056 т. р., 1881 г.—5.958 т. руб., 1882 г.—2.896 т. р. и 1883 г.—2.510 т. рублей.

Не останавливаясь на мѣрахъ, которыя принимались для улучшенія финансовыхъ результатовъ эксплоатаціи Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, отмѣтимъ только, что съ улучшеніемъ своего финансоваго положенія Общество немедленно приступило къ дальнѣйшему расширенію сѣти рельсовыхъ сообщеній на юго-западѣ Россіи. Первымъ, наиболѣе выдающимся въ этомъ отношеніи сооруженіемъ была *Тростянецкая вѣтвь* отъ станціи Вапнярки до Тростянецкаго сахарнаго завода длиною въ 39,22 вер., къ постройкѣ которой было приступлено на основаніи Высочайше утвержденнаго въ 10 день іюля 1887 года перваго дополненія къ уставу Общества. Строительный капиталъ Тростянецкой вѣтви, согласно утвержденной Министромъ Путей Сообщенія расцѣночной вѣдомости, былъ опредѣленъ въ 675.000 рублей, но въ дѣйствительности сооруженіе вѣтви обошлось 550.000 рублей.

Затѣмъ, была построена вѣтвь отъ станціи Казатина къ Махаринецкому сахарному заводу, а въ 1890 году было приступлено къ постройкѣ *Уманскихъ вѣтвей,* соединяющихъ съ одной стороны главную линію Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ съ Фастовскою дорогою (линія Вапнярка-Шпола), а съ другой—устанавливающихъ связь г. Умани и его района съ сѣверомъ Россіи (линія Казатинъ-Умань). Предположенія о включеніи г. Умани въ сѣть рельсовыхъ сообщеній существо-

вовали еще задолго до приступа къ постройкѣ Уманскихъ вѣтвей. Въ 1883 году Управленіе Юго-Западныхъ дорогъ проектировало постройку отдѣльной вѣтви отъ Вапнярки къ Умани, но предположеніе это въ то время не могло осуществиться главнымъ образомъ вслѣдствіе неблагопріятныхъ финансовыхъ обстоятельствъ, въ которыхъ находилось Общество въ первые годы своего существованія. Въ 1885 г. были произведены окончательныя изысканія, но лишь 13 іюня 1890 года было Высочайше утверждено второе дополненіе къ уставу Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, которымъ Обществу предоставлена постройка желѣзнодорожныхъ вѣтвей въ одинъ путь отъ станціи Казатина на главной линіи и отъ станціи Демковки на Тростянецкой вѣтви до станціи Христиновки близъ селенія того-же наименованія и затѣмъ отъ станціи Христиновки до города Умани и отъ той-же станціи Христиновки до станціи Шполы Фастовской дороги.

Протяженіе Уманскихъ вѣтвей опредѣлилось въ 385,78 вер., а строительная стоимость 12.661.577 рублей, что составляетъ не много болѣе 31.800 р. на версту пути. Уманскія вѣтви открывались для движенія по мѣрѣ окончанія работъ; прежде всего, 19 ноября 1890 года, былъ открытъ участокъ Демковка-Христиновка; затѣмъ, 18 декабря того-же года Казатинъ-Христиновка съ вѣтвью

на Умань и наконецъ 15 іюня 1891 года Христиновка-Шпола.

Постройка Уманскихъ вѣтвей еще не была вполнѣ закончена, какъ Общество Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ уже приступило къ сооруженію *Новоселицкихъ вѣтвей.* Мысль о сооруженіи рельсоваго пути къ м. Новоселицамъ на австрійской границѣ возникла впервые въ 1864 году., когда представитель Общества Львовско-Черновицкой жел. дороги Офенгеймъ, поддерживаемый Новороссійскимъ и Бессарабскимъ генералъ-губернаторомъ П. Е. Коцебу, ходатайствовалъ о выдачѣ ему концессіи на постройку Одесско-Новоселицкой линіи. Хотя предложенія Офенгейма и были отклонены, но мысль о сгущеніи сѣти рельсовыхъ сообщеній на нашей западной границѣ не была оставлена. Спустя семь лѣтъ, въ 1873 г. произведены были въ этомъ направленіи изысканія на казенный счетъ, но вопросъ о времени сооруженія дороги къ Новоселицамъ все таки остался открытымъ. Только въ концѣ семидесятыхъ годовъ окончательно было рѣшено приступить къ постройкѣ, при чемъ предполагалось рельсовый путь вести отъ г. Могилева на рѣкѣ Днѣстрѣ почти по прямой линіи на западъ чрезъ Окницу, Бричаны и Кишлу, оставляя въ сторонѣ Липканы; для установленія-же связи между Могилево-Новоселицкою желѣзною дорогою и вообще сѣтью русскихъ желѣзныхъ дорогъ имѣлось пред-

положеніе проложить рельсовый путь отъ Могилева по правому берегу р. Днѣстра, въ Сорокахъ перейти р. Днѣстръ и довести путь до станціи Крыжополя Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. Однако, этотъ проектъ нѣсколько лѣтъ оставался безъ движенія и затѣмъ подвергся существеннымъ измѣненіямъ. Наконецъ, въ 1885 году правительствомъ было предложено Обществу Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ принять на себя постройку и эксплоатацію желѣзнодорожной линіи отъ станціи Жмеринки чрезъ Могилевъ на рѣкѣ Днѣстрѣ до м. Новоселицъ. Однако, общее собраніе акціонеровъ не признало тогда возможнымъ принятіе на средства Общества сооруженія означенной линіи. Между тѣмъ, правительство нашло безусловно необходимымъ соединеніе рельсовымъ путемъ пограничнаго мѣстечка Новоселицы съ линіей Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. По подробномъ изученіи различныхъ возникавшихъ по сему предмету предположеній, администрація Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ пришла къ убѣжденію, что осуществленіе этой линіи помимо Общества не желательно, но что въ тоже время представлялось-бы наиболѣе соотвѣтствующимъ интересамъ Общества провести линію отъ Новоселицъ чрезъ Липканы, Окницу, Бѣльцы и Рыбницу на Днѣстрѣ на соединеніе съ Юго-Западными дорогами въ мѣстности между станціями Бирзула и Крутые (нынѣ станція Абамеликово).

За симъ возникли между Юго-Западными дорогами и министерствами путей сообщенія и финансовъ продолжительные переговоры относительно условій, на которыхъ Общество могло-бы принять на себя сооруженіе Новоселицкихъ вѣтвей. Переговоры эти закончились въ 1889 году изданіемъ третьяго дополненія къ уставу Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. Сказаннымъ дополненіемъ къ уставу Обществу предоставлена постройка желѣзнодорожныхъ вѣтвей: отъ станціи Жмеринки чрезъ Могилевъ на Днѣстрѣ до м. Окницы; отъ станцій Бирзула или Крутые, или-же отъ иного между ними пункта чрезъ м. Рыбницу на р. Днѣстрѣ и г. Бѣльцы до м. Окницы и отъ Окницы чрезъ м. Липканы до пограничнаго м. Новоселицы на соединеніе съ австрійскою Львовско-Черновицкою желѣзною дорогою; кромѣ того, тѣмъ-же дополненіемъ къ уставу Обществу вмѣнено въ обязанность проложить второй путь на главныхъ линіяхъ Общества отъ ст. Бирзулы до ст. Вапнярки, отъ ст. Вапнярки до ст. Жмеринки и отъ ст. Фастова до ст. Ровна.

Протяженіе Новоселицкихъ вѣтвей опредѣлилось въ 519,933 верстъ, а расходы по постройкѣ достигли 35.641.664 р. 63 коп. вмѣстѣ съ подвижнымъ составомъ, что составляетъ 68.550 руб. на версту пути. Между тѣмъ, утвержденными министерствомъ путей сообщенія расцѣночными вѣдомостями строительный капиталъ Новоселиц-

кихъ вѣтвей былъ опредѣленъ въ 37.569.622 р. 31 к., что составляло 71.554 р. 36 к. на версту. Такимъ образомъ, дѣйствительная стоимость сооруженія вѣтвей, сравнительно съ опредѣленной по расцѣночной вѣдомости, оказалась менѣе на 1.927.957 руб. 50 коп., что составляетъ на одну версту 3.708 р. 09 к. сбереженія. Открытіе движенія по Новоселицкимъ вѣтвямъ производилось постепенно, по мѣрѣ окончанія работъ: 30 августа 1892 г. послѣдовало открытіе участка Жмеринка-Могилевъ; 5 декабря того-же года—участка Слободка-Рыбница; участки Бѣльцы-Окница, Могилевъ-Окница и Окница-Липканы были открыты 12 ноября 1893 г.; Липканы-Новоселица—3 декабря 1893 г. и наконецъ Рыбница-Бѣльцы—21 августа 1894 года.

Четвертымъ дополненіемъ къ уставу, Высочайше утвержденнымъ 6 января 1892 г., присоединена къ сѣти Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ *Луцкая вѣтвь* отъ станціи Киверцы до г. Луцка, построенная военнымъ вѣдомствомъ и переданная 10 сентября 1890 г. въ эксплоатацію Юго-Западнымъ дорогамъ. Длина вѣтви 10,9 верстъ, а стоимость вмѣстѣ съ дополнительными работами, произведенными Юго Западными дорогами 140.216 руб. 47 к., что составляетъ около 13.000 р. верста.

Наконецъ, въ сѣть Юго-Западныхъ дорогъ вошли еще Бѣловѣжская и Кременецкая вѣтви.

Сооруженіе *Бѣловѣжской вѣтви* произведено

на основаніи Высочайше утвержденнаго 1-го іюня 1894 года положенія соединеннаго присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной экономіи Государственнаго Совѣта. Изысканія производились въ маѣ того-же 1894 года. Къ работамъ приступлено 7 іюня 1894 года, а 19 августа 1894 года по вѣтви прослѣдовалъ Императорскій поѣздъ отъ Бѣльска до Гайновки черезъ 58 рабочихъ дней послѣ начала работъ. Съ 19 августа по 3 сентября на вѣтви поддерживалось правильное пассажирское движеніе двумя парами поѣздовъ для нуждъ Императорскаго Двора, имѣвшаго пребываніе въ Бѣловѣжскомъ дворцѣ. Кромѣ указанныхъ двухъ паръ поѣздовъ за время съ 19 августа по 3 сентября по вѣтви пропущенъ цѣлый рядъ экстренныхъ поѣздовъ съ Высочайшими особами, какъ по направленію изъ Бѣльска, такъ и по направленію изъ Григоровецъ. 3-го сентября 1894 года въ Бозѣ почившій Государь Императоръ Александръ III изволилъ прослѣдовать по вѣтви обратно изъ Гайновки на Григоровцы со всею Августѣйшею Семьею. Послѣ 3 сентября правильное движеніе по вѣтви поддерживалось еще нѣсколько дней для перевозки изъ Гайновки чиновъ Двора и воинскихъ командъ, а затѣмъ было закрыто. 1-го декабря 1894 г. Бѣловѣжская вѣтвь была освидѣтельствована для передачи ея изъ вѣдѣнія постройки въ вѣдѣніе эксплоатаціи, комиссіею подъ предсѣдательствомъ инспектора Дит-

мара. Фактическая передача состоялась однако всего лишь 1-го іюня 1895 года и переписка о сдачѣ вѣтви въ казну затянулась, благодаря одновременной съ этимъ пріемки въ казну всей сѣти Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. Вѣтвь строилась безъ утвержденныхъ министерствомъ путей сообщенія проектовъ и безъ утвержденной министерствомъ расцѣночной вѣдомости, такъ какъ послѣ окончанія работъ и фактическаго открытія движенія, становилось безцѣльнымъ представлять на утвержденіе министерства расцѣночную вѣдомость. За время же постройки или до приступа къ ней, не было для сего достаточно времени. Движеніе по вѣтви было открыто также безъ освидѣтельствованія ея какими либо комиссіями, при чемъ, первые поѣзда, кромѣ рабочихъ, были поѣзда чрезвычайной важности. Все только что сказанное въ связи съ необыкновенно краткимъ срокомъ постройки, составляетъ самыя характерныя черты дѣла сооруженія Бѣловѣжской вѣтви. Цѣль постройки была соединить рельсовымъ путемъ Бѣловѣжскую пущу съ одною изъ ближайшихъ станцій Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. Открытіе вѣтви должно было послѣдовать 1 сентября 1894 г., согласно постановленію Правленія Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ отъ 3 іюня 1894 года. Вѣтвь пролегаетъ по уѣздамъ Бѣльскому и Пружанскому Гродненской губерніи. Примыкаетъ вѣтвь къ 1001 верстѣ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ тре-

угольникомъ между станціями Бѣльскъ и Григоровцы для возможности безъ захода на станціи проѣхать въ Бѣловѣжъ какъ съ юга, такъ и съ сѣвера. Въ концѣ вѣтви устроена станція Гайновка, около селенія того-же наименованія, расположеннаго на границѣ Бѣловѣжской пущи. Бѣловѣжская вѣтвь обошлась 711.779 руб. 68 коп., что на версту пути составляетъ 25.412 руб.

Пятымъ дополненіемъ къ уставу Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, Высочайше утвержденнымъ 1-го іюля 1894 года, разрѣшено пріобрѣтеніе отъ графа Берга пути частнаго пользованія, приспособленіе этого пути къ общему пользованію и продолженіе его до города Кременца подъ общимъ названіемъ *Кременецкой вѣтви*. Окончательныя изысканія и составленіе проекта производились лѣтомъ 1894 г. одновременно съ постройкою Бѣловѣжской вѣтви. Послѣ перехода Юго-Западныхъ дорогъ въ казну, Кременецкая вѣтвь строилась непосредственнымъ распоряженіемъ казны и обошлась въ 381.485 руб. 58 к., что при длинѣ $31._{017}$ верстъ главнаго пути составляетъ 12.306 р. на версту при 967 к. саж. земляныхъ работъ на версту пути, изъ коихъ 6% въ мѣлу. Мосты деревянные на сваяхъ общею длиною $130._{92}$ саж. Всѣ гражданскія постройки также деревянныя. Водоснабженіе на ст. Кременецъ устроено изъ ключей самотокомъ, безъ постройки водоемнаго и водоподъемнаго зданій.

Кременецкая вѣтвь идетъ по уѣздамъ Дубенскому и Кременецкому Волынской губерніи, направляясь отъ полустанціи Кременецъ, кромѣ того, выстроена вѣтвь въ угольныя шахты князя Кочубея протяженіемъ $2._{112}$ версты. Послѣдняя вѣтвь частнаго пользованія и за пользованіе ею взимается съ князя Кочубея плата, согласно контракту съ нимъ, заключенному Управленіемъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

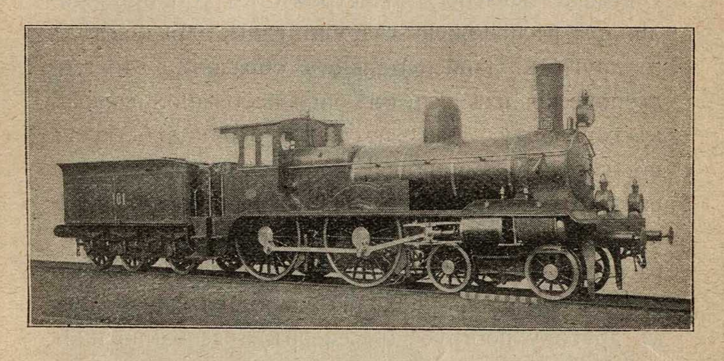
Съ 1 января 1895 года Юго-Западныя желѣзныя дороги перешли въ казну и съ этого момента начинается новая эпоха въ исторіи этой самой обширной и неимѣющей себѣ подобной по размѣрамъ въ Россіи рельсовой сѣти.

Къ 1 января 1898 года общее протяженіе главнаго пути Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ равнялось $3.694,_{959}$ верстъ, изъ коихъ на протяженіи $1.295,_{544}$ верстъ уложенъ второй путь; кромѣ того, станціонные, разъѣздные и запасные пути составляютъ $1.457,_{544}$ верстъ, съ прибавленіемъ же вѣтвей частнаго пользованія, примыкающихъ къ Юго-Западнымъ желѣзнымъ дорогамъ, общее протяженіе путей по расчету одиночнаго пути составляетъ $6.380,_{9}$ верстъ.

Пассажирскихъ станцій 245, разъѣздовъ 56 и 6 телеграфныхъ постовъ. Имѣющіяся на дорогахъ

товарныя платформы имѣютъ общую площадь въ 30.588,$_{14}$ кв. саж., пакгаузы—12.104,$_{85}$ кв. саж.; жилыхъ домовъ для квартиръ служащихъ 981, съ общею внутреннею площадью въ 37.243,$_{72}$ к. саж.

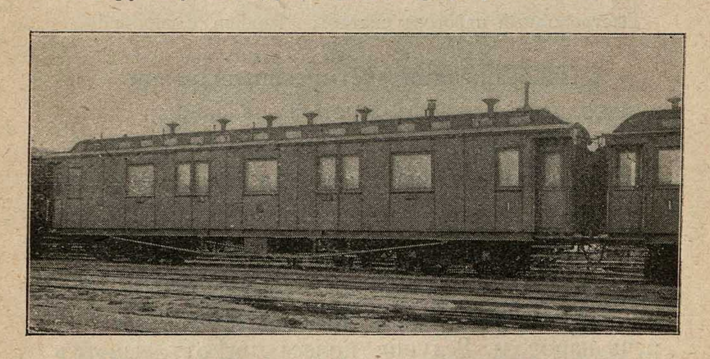
Паровозы. Всего паровозовъ имѣется 826; изъ нихъ быстроходныхъ 7, товаропассажирскихъ 147 и товарныхъ 631, паровозо-тендеровъ 41; инвентарная стоимость паровозовъ равняется 1.846.700 рублей.



Быстроходный паровозъ системы «Tandem Compound».

Изображенный четырехцилиндровый быстроходный паровозъ системы «Tandem Compound» построенъ въ Одесскихъ мастерскихъ. Паровозъ поддерживается двумя ведущими осями сзади и 4-хъ колесною тележкою спереди, при чемъ послѣдней предоставлена возможность не только поворачиваться около центральнаго шкворня, но и двигаться на нѣкоторую величину поперечь паровоза. Ведущія колеса имѣютъ діаметръ

2 метра. Вслѣдствіе отсутствія снаружи котла пароводныхъ и другихъ трубъ, внѣшній видъ паровоза сильно напоминаетъ англійскій типъ. Котелъ паровоза дѣйствуетъ при предѣльномъ рабочемъ давленіи въ 12 атм. Каждая изъ двухъ машинъ состоитъ изъ двухъ цилиндровъ: малаго (высокаго давленія) діаметромъ въ 338 mm. и большого (низкаго давленія) діаметромъ въ 500 mm. Цилиндры расположены снаружи рамы, одинъ вслѣдъ за другимъ (tandem) такимъ образомъ, что геометрическія ихъ оси, имѣющія небольшой наклонъ къ горизонту, совпадаютъ. Паровозъ дѣйствуетъ по системѣ «Compound» такимъ образомъ, что паръ, отработавшій въ правомъ маломъ цилиндрѣ поступаетъ въ лѣвый большой и наоборотъ—отработавшій въ лѣвомъ маломъ, направляется въ правый большой, проходя изъ одного цилиндра къ другому по трубѣ (рессиверъ), расположенной



Пульмановскій вагонъ I класса. Наружный видъ.

въ дышловой коробкѣ. Паровозы этого типа возятъ на Юго-Западныхъ жел. дорогахъ курьерскіе поѣзды въ составѣ 15 вагонныхъ единицъ (15.000 пудовъ), развивая на $8^{0}/_{00}$ подъемѣ скорость въ 35 верстъ въ часъ, а на уклонахъ наибольшая допускаемая для нихъ скорость 80 верстъ въ часъ.

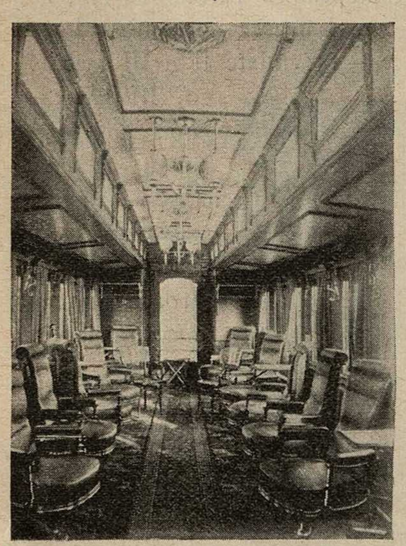
Вагоны. Пассажирскихъ вагоновъ 954; изъ нихъ салонныхъ—49, I класса—90, mixte I и II класса—56, II класса—156, mixte II и III класса—20, III класса—500, почтовыхъ 50 и арестантскихъ—42; общее число мѣстъ въ пассажирскихъ вагонахъ, не принимая въ расчетъ вагоновъ салонныхъ, почтовыхъ и арестантскихъ составляетъ 34.121 и слѣдовательно таково число пассажировъ, которымъ Юго - Западныя желѣзныя дороги могутъ предложить свободныя мѣста для переѣзда. Инвентарная стоимость пассажирскихъ вагоновъ



Купе въ вагонѣ I класса съ приготовленными постелями.

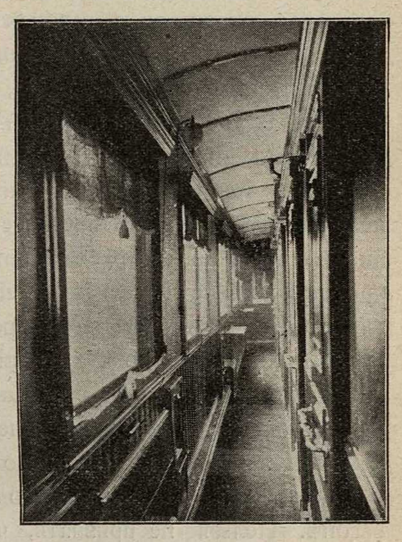
равняется 2.888.340 руб. Къ парку пассажирскихъ вагоновъ, какъ необходимое къ нему добавленіе, слѣдуетъ отнести багажные вагоны, число которыхъ равно 115 съ подъемною силою въ 77.400 п.

Приводимый рисунокъ и изображаетъ внутренній видъ вагона-салона I класса. Вагонъ этотъ построенъ въ Кіевскихъ мастерскихъ въ 1894 году и нынѣ обращается въ курьерскихъ поѣздахъ между Одессой и Кишиневомъ; онъ служитъ исключительно для дневныхъ переѣздовъ; внутренность состоитъ изъ общаго салона съ примыкающею къ нему курительною; въ салонѣ 18 поворачивающихся креселъ, что позволяетъ пассажиру помѣщаться въ любомъ направленіи; кромѣ того, здѣсь-же имѣются 4 передвижныхъ кресла. По концамъ салона помѣщено два большихъ зеркала въ рѣзныхъ рамахъ, что значительно увели-



Вагонъ-салонъ I класса.
Внутренній видъ.

чиваетъ общій эффектъ въ особенности вечеромъ при электрическомъ освѣщеніи. Кресла крыты шагреневой кожей, коричневаго цвѣта; стѣны облицованы тисненными обоями, полъ покрытъ ковромъ. Въ вагонѣ двѣ уборныя—мужская и дамская, отопленіе по системѣ Леонова.



Пульмановскій вагонъ I класса, Внутренній видъ.

Однако, этотъ вагонъ-салонъ въ настоящее время далеко не является послѣднимъ словомъ вагоно-строительной техники. Въ смыслѣ удобства, изящества, спокойнаго хода и вообще въ отношеніи всякаго рода новыйшихъ приспособленій, направленныхъ къ предоставленію пассажирамъ возможнаго комфорта, онъ остается далеко позади вагоновъ, обращающихся нынѣ въ курьерскихъ поѣздахъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. Наружный видъ вагоновъ, обращающихся въ курьерскихъ поѣздахъ, купе съ приготовленными кро-

ватями и внутренній видъ корридора изображенные на рисункахъ приведенныхъ на страницахъ 62, 63 и 65, даютъ достаточно ясное представленіе объ этого рода вагонахъ. Здѣсь остается только добавить, что большія окна, широкій корридоръ и помѣстительныя купе, даютъ массу свѣта и воздуха; уборныя съ горячей и холодной водой позволяютъ пассажирамъ дѣйствительно освѣжиться и привести въ порядокъ свой туалетъ, а не размазать, какъ къ прежнее время, дорожную пыль; вентиляція устроена такимъ образомъ, что притокъ свѣжаго воздуха, очищая атмосферу и уничтожая духоту, въ тоже время не даетъ струѣ рѣзкаго холоднаго воздуха, чѣмъ предотвращается возможность простуды въ зимнее время. Вагоны курьерскихъ поѣздовъ соединены между собою крытыми переходами, что позволяетъ вполнѣ безопасно на ходу поѣзда переходить изъ вагона въ вагонъ. Нельзя не признать, что къ настоящее время вагоны курьерскихъ поѣздовъ являются послѣднимъ словомъ вагоно-строительной техники.

Товарныхъ вагоновъ—17.572; изъ нихъ 15.472 обыкновенныхъ, а остальные спеціальные (цистерны, для пороха и легковосплеменяющихся веществъ, для фруктовъ, мяса и т. п.). Общая подъемная сила всѣхъ товарныхъ вагоновъ равна 11.645.075 пуд., а стоимость опредѣляется въ 19.371.956 рублей.

Общая сумма валоваго дохода Юго-Западныхъ дороги въ 1896 году составила 38.366.629 руб.

По отдѣльнымъ статьямъ дохода эта цифра распредѣляется слѣдующимъ образомъ:

Сбора съ пассажировъ и перевозокъ большой скорости	7.083.731 р.
Сборъ съ перевозокъ малой скорости	26.337.480 »
Дополнительные сборы	2.656.149 »
Разные статьи доходовъ . . .	1.088.892 »

Расходы по эксплоатаціи дорогъ въ 1896 г. равнялись 19.653.573 руб., а чистый доходъ опредѣлился цифрою въ 18.713.056 руб., что составляетъ 5.629 р. 68 коп. на версту пути.

Въ 1896 году перевезено пассажировъ всѣхъ классовъ 4.941.155 чел., проѣхавшихъ 639.301.835 верстъ. Со времени введенія пониженнаго пассажирскаго тарифа число пассажировъ обнаруживаетъ значительное увеличеніе, такъ: въ 1894 году перевезено 3.812.387 пас., въ 1895 г. 3.949.807 пас., а въ 1896 г., какъ указано выше, около 5 милліоновъ человѣкъ.

Товарное движеніе въ 1896 году выразилось общимъ итогомъ перевозки всѣхъ грузовъ въ 442.056.148 пудовъ.

Для реализаціи всѣхъ перевозокъ 1896 года потребовалось 181.375 поѣздовъ, сдѣлавшихъ 16.401.118 верстъ. Вагонами пройдено 440.383.375 верстъ, въ томъ числѣ: пассажирскими 59.513.417 верстъ, а товарными—380.869.958 верстъ.

Управленіе дорогъ въ Кіевѣ раздѣляется на шесть службъ: Ремонта Пути и Зданій, Тяги, Под-

вижнаго Состава и Мастерскихъ, Движенія, Телеграфа, Коммерческую и Матеріальную Службу и одинъ отдѣлъ—Общій. Въ составъ послѣдняго входятъ: Канцелярія Начальника дорогъ, Главная Бухгалтерія, Юридическая часть, Врачебно-Санитарная служба, училищный Отдѣлъ и Столъ Статистики происшествій.

Въ административномъ отношеніи сѣть Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ распредѣлена: по службѣ пути на 4 отдѣленія и 31 участокъ, по службѣ движенія на 11 отдѣленій, по службѣ тракціи на 11 участковъ тяги, по матеріальной службѣ на 5 участковъ топлива и по врачебно-санитарной службѣ на 29 участковъ.

Къ началу 1897 года общее число служащихъ на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ, включая поденныхъ рабочихъ и мастеровыхъ, было 30.044 человѣкъ; жены, родственники, дѣти, прислуга и вообще члены семействъ, живущіе при служащихъ составляли 55.250 челов.

На дѣло улучшенія быта служащихъ, удовлетвореніе ихъ духовныхъ и матеріальныхъ нуждъ на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ всегда обращалось особое вниманіе. Къ числу мѣръ этого рода слѣдуетъ отнести устройство пенсіонной кассы, училищъ, библіотекъ, постройку церквей, образованіе общества потребителей и устройство пріюта для сиротъ бывшихъ служащихъ на дорогахъ.

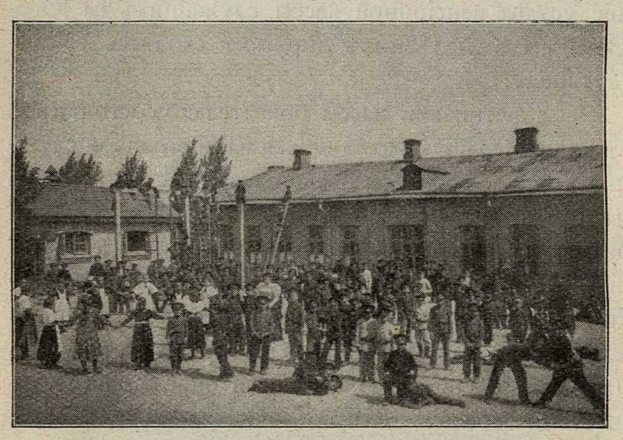
Пенсіонная Касса служащихъ на Юго-Запад-

ныхъ желѣзныхъ дорогахъ, существующая съ 1-го января 1877 года, учреждена на началахъ страхованія жизни. Она была первою пенсіонною кассою, построенною на чисто страховомъ принципѣ и по образцу ея учреждены нынѣ пенсіонныя кассы на казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Главнѣйшія начала, положенныя въ основаніе устава пенсіонной кассы служащихъ на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ сводятся къ слѣдующему:

Участниками кассы обязательно состоятъ всѣ лица обоего пола, находящіеся на постоянной службѣ дорогъ. Изъ образовавшихся отъ собственныхъ взносовъ участниковъ и приплатъ казны суммъ,— которыя разносятся по личнымъ счетамъ участниковъ и ихъ женъ, – участникамъ кассы при оставленіи ими службы, или же остающимся послѣ смерти сихъ участниковъ членамъ ихъ семействъ (вдовамъ и сиротамъ) выдаются опредѣленныя денежныя пособія. Размѣръ пособія опредѣляется въ зависимости отъ продолжительности службы участника, степени неспособности его къ труду и сообразно той суммѣ, какая образовалась на его личномъ счетѣ, благодаря упомянутымъ поступленіямъ; при назначеніи же пенсіи, кромѣ того, принимается во вниманіе еще и возрастъ лица, которому пенсія назначается, такъ какъ при этомъ имѣется въ виду, что пенсію придется выплачивать

лишь ограниченное число лѣтъ—до смерти пенсіонера. Средства кассы образуются: 1) изъ взносовъ самихъ участниковъ кассы ежемѣсячныхъ—въ размѣрѣ 6% получаемыхъ ими окладовъ содержанія и единовременныхъ—изъ наградъ (10%) и при увеличеніи содержанія (трехмѣсячная разница между новымъ и прежнимъ окладомъ); 2) изъ приплатъ казны (до перехода дорогъ въ казну—



Кіевское техническое желѣзнодорожное училище.
Внѣ занятій.

Общества) въ размѣрѣ 1/2 ежемѣсячныхъ взносовъ самыхъ участниковъ и 3) изъ разныхъ поступленій, какъ то: выручки отъ продажи невостребованныхъ грузовъ и багажа, штрафныхъ денегъ, взыскиваемыхъ со служащихъ и т. под. Оставляя службу до выслуги десяти лѣтъ участ-

ники получаютъ только собственные взносы въ кассу за исключенiемъ лицъ, оставляющихъ службу по неспособности къ труду, для расчета которыхъ существуютъ особыя правила; лица же, оставляющiя службу по прослуженiи болѣе десяти лѣтъ, но не менѣе 15-ти лѣтъ, кромѣ сего получаютъ еще извѣстную часть (размѣры ея опредѣляются въ зависимости отъ числа лѣтъ, прослуженныхъ сверхъ десяти), числящихся на ихъ



Женское двухклассное училище Ю.-З. ж. д.

счетахъ приплатъ. Участники же пенсiонной кассы, прослужившiе 15 лѣтъ и болѣе, прiобрѣтаютъ право на пенсiю, т. е. другими словами, имъ выдается пожизненно ежемѣсячное пособiе, каковое пособiе исчисляется въ зависимости отъ суммы,

накопившейся на ихъ личномъ счетѣ; только въ томъ случаѣ, если годовая сумма пенсіи менѣе $^1/_3$ части послѣдняго оклада служащаго, онъ имѣетъ право, взамѣнъ пенсіи, получить изъ пенсіонной кассы капитализированную стоимость этой пенсіи, т. е. (для участника способнаго къ труду) сумму, значущуюся на его личномъ счетѣ. Кромѣ того, изъ пенсіонной кассы выдаются пенсіи вдовамъ и сиротамъ участниковъ и особыя усиленныя пенсіи участникамъ, неспособнымъ къ труду.



Кіевское техническое желѣзнодорожное училище.
Токарная мастерская.

На Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ имѣется *два техническихъ желѣзнодорожныхъ училища*: въ Одессѣ—открытое въ 1873 году и въ Кіевѣ—открытое въ 1884 году. Число учениковъ

въ обоихъ училищахъ достигаетъ 160 человѣкъ, при чемъ ежегодно оканчиваютъ полный курсъ до 50 человѣкъ; всѣмъ окончившимъ курсъ предоставляются мѣста на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ. При техническихъ училищахъ имѣются общежитія: при Кіевскомъ на 70 пансіонеровъ и при Одесскомъ тоже на 70 пансіонеровъ.



Кіевское техническое желѣзнодорожное училище. Столовая.

Кромѣ техническихъ училищъ на Юго-Западныхъ дорогахъ имѣются *народныя училища* на станціяхъ: Кіевъ, Казатинъ, Здолбуново, Жмеринка, Бирзула, Одесса-Товарная, Старосельцы, Ковель и Раздѣльная. Во всѣхъ этихъ училищахъ въ 1897 году обучалось 2742 дѣтей линейныхъ служащихъ. Кромѣ того Управленіемъ дорогъ вы-

даются субсидіи тѣмъ училищамъ, въ которыхъ воспитываются дѣти желѣзнодорожныхъ служащихъ. Въ 1897 году субсидіи выдавались училищамъ: въ Голтѣ, Кишиневѣ, Одессѣ-Товарной, Волочискѣ и Одесской школѣ десятниковъ. Общій расходъ на содержаніе училищъ въ 1897 году равнялся 42.846 р. 69 к.

Ростъ школьнаго дѣла на Юго-Зададныхъ дорогахъ въ теченіи послѣдняго пятилѣтія виденъ изъ слѣдующей таблицы:

	Число училищъ Ю.-З. ж дор		Число учащихся.			Расходъ.	
	Однoклас.	Двухклас.	Въ школахъЮ.-З. ж. д.	Въ школахъ субсидируем.	Итого	Руб.	К.
1894.	3	5	1453	174	1627	25495	39
1895.	3	5	1724	179	1904	29459	35
1896.	4	6	2045	236	2281	34027	01
1897.	6	8	2742	167	2909	42841	69
1898.	8	9	—	болѣе	3000	45170	00

Число всѣхъ лицъ, живущихъ на линіяхъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ превышаетъ 85.000 человѣкъ и это обстоятельство вызываетъ необходимость приложить особыя заботы къ ор-

ганизаціи *врачебно-санитарнаго надзора*. Въ медицинскомъ отношеніи всѣ линіи дорогъ раздѣлены на 29 медицинскихъ участка и 50 фельдшерскихъ околодковъ. Въ 1896 году для подачи врачебной помощи служащимъ дороги и пассажирамъ было: врачей 36, фельдшеровъ 62, акушерокъ 9, служителей 1. Больница въ Кіевѣ на 32 кровати, 46 пріемныхъ покоевъ, 196 станціонныхъ аптечекъ, 78 поѣздныхъ аптечекъ и пр.

Здѣсь слѣдуетъ также отмѣтить мѣры, направленная къ предупрежденію развитія болѣзней; къ числу этихъ мѣръ относится устройство бань и помѣщеній для отдыха паровозныхъ и кондукторскихъ бригадъ. Спеціально устроенныя *бани* имѣются на слѣдующихъ станціяхъ: Здолбуново, Казатинъ, Жмеринка, Окница, Котюжаны, Вендичаны, Волчанецъ, Христиновка, Кишиневъ, Бендеры, Скиносы, Трояновъ - Валъ, Старосельцы, Граево, Брестъ, Ковель, Бердичевъ, Печановка, Шепетовка, Фастовъ, Волочискъ, Проскуровъ, Комаровцы, Голта, Бирзула, Крыжополь. Эти же бани служатъ и прачешными, хотя впрочемъ спеціально устройстроенныя прачешныя существуютъ на слѣдующихъ станціяхъ: Окница, Христиновка, Бендеры, Бердичевъ, Печановка, Фастовъ, Волочискъ, Комаровцы, Новоукраинка, Голта, Раздѣльная, Одесса-Главная, Одесса-Товарная и Кіевъ. *Помѣщенія для отдыха* паровозныхъ и кондукторскихъ бригадъ устроены на станціяхъ:

Одесса-Застава, Одесса-Главная, Одесса-Товарная, Раздѣльная, Крыжополь, Слободка, Бирзула, Балта, Голта, Елисаветградъ, Волочискъ, Вапнярка, Фастовъ, Печановка, Кременецъ, Раздвиловъ, Дубно, Клевань, Ровно, Ковель, Брестъ, Граево, Старосельцы, Рени, Кульмская, Бендеры, Тирасполь, Унгени, Кишиневъ, Христиновка, Умань, Дарьевка, Могилевъ, Флорешты, Новоселица, Окница, Одесса-Портъ, Жмеринка, Казатинъ, Здолбуново и Кіевъ; въ этихъ помѣщеніяхъ имѣются постели, спеціальныя плиты для приготовленія чая и проч.

Въ Кіевѣ, на станціонной территоріи, въ зданіи б. желѣзнодорожной больницы временно помѣщается *пріютъ для сиротъ* бывшихъ служащихъ на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ. Мысль объ учрежденіи пріюта явилась въ годъ безвременной кончины Государя Императора Александра III, когда Юго-Западныя желѣзныя дороги были осчастливлены проѣздомъ по нимъ изъ Варшавы въ Крымъ Его Величества съ Августѣйшимъ Семействомъ, при чемъ Его Величеству благоугодно было на мосту чрезъ рѣку Тетеревъ выйти изъ поѣзда для прогулки и отдохновенія. Въ ознаменованіе этого событія и было предположено учредить пріютъ для 50 сиротъ служащихъ на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ съ присвоеніемъ ему Августѣйшаго Имени Императора Александра III. Однако до начала 1897 года вопросъ

объ учрежденiи прiюта не выходитъ изъ области предположiй и только тогда, когда въ iюнѣ 1897 г. образовался особый комитетъ, во главѣ котораго стала супруга Начальника Юго-Западныхъ жел. дор. А. П. Немѣшаева, дѣло двинулось впередъ.



Прiютъ для сиротъ

Среди служащихъ была открыта подписка и уже въ концѣ августа явилась возможность открыть прiютъ для 15 мальчиковъ и 10 дѣвочекъ временно въ помѣщенiи бывшей больницы на станцiи Кiевъ. За погашенiемъ всѣхъ расходовъ по приспособленiю зданiя больницы подъ прiютъ и по

содержанію самаго пріюта, къ 1 января 1898 года имѣлся въ наличности капиталъ свыше 30.000 р., какъ фондъ на будущія нужды пріюта. Въ ближайшемъ будущемъ предполагается приступить къ постройкѣ спеціальнаго зданія для пріюта и тогда число призрѣваемыхъ дѣтей будетъ доведено до 50 человѣкъ.

Однимъ изъ способовъ удовлетворенія духовныхъ нуждъ служащихъ является учрежденіе *библіотекъ и читаленъ*, которыя имѣютъ большое просвѣтительное значеніе особенно для линейныхъ агентовъ, живущихъ вдали отъ большихъ городовъ и оторванныхъ условіями своей службы отъ умственныхъ центровъ. Библіотеки съ читальными залами въ настоящее время существуютъ: при Управленіи дорогъ въ Кіевѣ и на станціяхъ— Одесса-Товарная, Бирзула, Казатинъ, Христиновка, Окница, Жмеринка, Бобринская и Здолбуново. Каждая библіотека находится въ завѣдываніи особаго комитета, члены котораго назначаются Г. Начальникомъ дорогъ; средства библіотекъ составляются изъ платы за чтеніе книгъ и журналовъ, выдаваемыхъ на домъ, и въ субсидіи отъ Управленія дорогъ; станціонныя библіотеки получаютъ субсидію въ размѣрѣ 300 руб. каждая.

Линія Кіевъ—Одесса.



іевъ[1]. Исторія Кіева тѣсно связана съ исторіей возникновенія Россіи и Кіевъ въ глазахъ русскихъ по своимъ историческимъ воспоминаніямъ, многочисленнымъ святынямъ и памятникамъ сѣдой старины всегда занималъ мѣсто на ряду съ Москвою и Новгородомъ. «Кіевъ— колыбель святой вѣры нашихъ предковъ и вмѣстѣ съ симъ первый свидѣтель ихъ гражданской самобытности», изображено въ Высочайшемъ указѣ Императора Николая I Павловича объ учрежденіи

---

[1]) Здѣсь приводятся лишь самыя общія свѣдѣнія, такъ какъ о Кіевѣ и его достопримѣчательностяхъ имѣется цѣлая литература. Изъ справочныхъ книгъ о Кіевѣ можно указать: В Д. Бублика Путеводитель по Кіеву и его окрестностяхъ и Путеводитель по Кіеву, изданіе организаціоннаго Комитета IV съѣзда врачей въ память Н. И Пирогова.

университета Св. Владиміра, отъ 8 ноября 1833 г. «Кіевъ – Іерусалимъ земли русской», начертано въ рескриптѣ Императора Александра II Николаевича 26 августа 1856 г. на имя митрополита Кіевскаго и Галицкаго Филарета. Таково значеніе Кіева по опредѣленію двухъ русскихъ императоровъ.

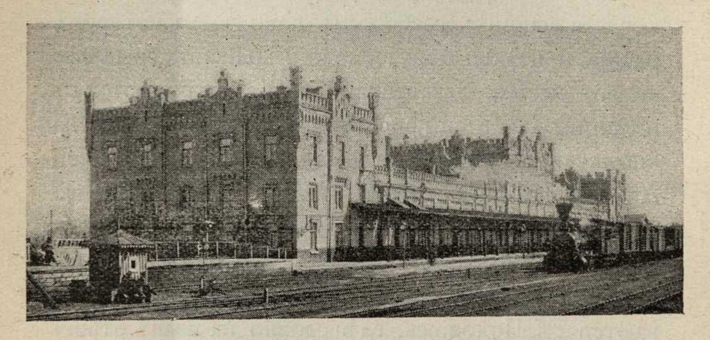
Въ настоящее время Кіевъ помимо своего историческаго значенія, обращаетъ на себя вниманіе, какъ торговый, промышленный и просвѣтительный центръ всего Юго-Западнаго края и Малороссіи.

Кіевъ лежитъ на правомъ возвышенномъ берегу Днѣпра и весь изрѣзанъ горами, что при массѣ садовъ дѣлаетъ его однимъ изъ красивѣйшихъ городовъ Россіи. Благодаря мягкости климата, кіевскіе сады отличаются разнообразіемъ древесныхъ породъ и богатствомъ растительности; здѣсь растутъ подъ открытымъ небомъ бѣлая и розовая акація, каштаны, шелковица, самыя разнообразныя фруктовыя деревья, а при нѣкоторомъ уходѣ дозрѣваетъ даже виноградъ. Общій видъ Кіева настолько живописенъ, что вообще мало есть городовъ, которые могли бы съ нимъ соперничать въ этомъ отношеніи. «Здѣсь человѣкъ», говоритъ А. Милюковъ: «овладѣлъ прекрасною мѣстностью, но не задавилъ природы сплошною массою каменныхъ построекъ: зданія часто перемежаются оврагами и холмами, зеленью садовъ, купами бѣлыхъ акацій и пирамидальныхъ тополей. Природа и че-

ловѣкъ представляются здѣсь не въ борьбѣ, а въ какомъ то гармоническомъ сочетаніи. Трудно рѣшить, что лучше—видъ ли Кіева съ Заднѣпровья или картины, которыми любуешься съ разныхъ пунктовъ города. Перейдите мостъ перекинутый черезъ рѣку шестью исполинскими арками и взгляните назадъ: передъ вами, за широкимъ разливомъ Днѣпра, высятся горы, то прикрытыя яркою зеленью, то сверкающія серебристою бѣлизною песковъ, а на нихъ разбросанъ городъ, въ которомъ зданія и церкви тонутъ между волнами деревьевъ. А что сказать о картинахъ, какія открываются съ вершины лѣстницы, подымающейся отъ моста на кіевскую гору, или съ верхней галлереи церкви Андрея Первозваннаго! Величественнѣе послѣдняго вида, кажется, нѣтъ въ цѣлой Россіи. У ногъ вашихъ гористые спуски, по которымъ лѣпятся дома и сады, одни ниже другихъ и сливаются съ Подоломъ, гдѣ словно на планѣ отчетливо видны ряды улицъ и кишащія народомъ рынки, какъ муравейникъ, дальше разливается синій Днѣпръ, съ желтѣющими на немъ островами, точно узорчато вышитый коверъ, а за ними стелется необозримая даль съ чуть видными точками хуторовъ и мерцающими, какъ звѣздочки, крестами какихъ то отдаленныхъ церквей. Все это видишь буквально съ высоты птичьяго полета. Одинъ только Константинополь можетъ соперничать съ этою обаятельною картиною. Воронежъ нѣсколько

напоминаетъ Кіевъ и своимъ гористымъ мѣстоположеніемъ, и разсаженными по улицамъ тополями и вереницами богомольцевъ, которыя тянутся по направленію къ Митрофаньевскому монастырю. Но это не больше какъ литографія, въ сравненіи съ художественною картиною».

Кіевскій вокзалъ, какъ по величинѣ, такъ и по внѣшнему виду, далеко уступаетъ Одесскому и



Кіевскій вокзалъ.

Казатинскому вокзаламъ; онъ тѣсенъ, недостаточно удобенъ и вообще не отвѣчаетъ многимъ потребностямъ пассажирскаго движенія, которыя возникли въ послѣднее время и которыя не только нельзя было предвидѣть, но даже предугадать тридцать лѣтъ тому назадъ. Онъ построенъ въ 1870 году для Кіево-Балтской дороги, а нынѣ служитъ пассажирскою станціею для Юго-Западныхъ и Московско - Кіево - Воронежской желѣзныхъ дорогъ.

Зданіе вокзала кирпичное, въ $2^1/_2$ этажа, во вкусѣ рококо. Постройка новаго вокзала въ Кіевѣ — вопросъ ближайшаго будущаго, но дѣло это находится въ связи съ вопросомъ о сооруженіи Кіево-Петербургской желѣзной дороги.

Что касается *товарной станціи*, то въ послѣдніе годы она получила значительное развитіе въ смыслѣ расширенія путей и пакгаузовъ и нынѣ можетъ считаться одною изъ наиболѣе удобныхъ товарныхъ станцій Россіи. *Кіевскія Главныя Мастерскія* Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, расположенныя на ст. Кіевъ и существующія съ 1868 года, принадлежатъ къ числу самыхъ большихъ и наиболѣе благоустроенныхъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ въ Россіи; общая площадь всѣхъ крытыхъ помѣщеній кіевскихъ мастерскихъ (не считая разныхъ навѣсовъ) равняется 5.450 кв. саж. Постоянно работаетъ около 1200 человѣкъ рабочихъ и мастеровыхъ; при усиленіи же дѣятельности мастерскихъ число мастеровыхъ доходитъ до 1500 человѣкъ. Число всѣхъ станковъ (не считая паровыхъ машинъ, молотовъ и проч.). равняется 290, а сила всѣхъ паровыхъ машинъ равна 423 лош. сил. при 7 паровыхъ котлахъ. Въ кузницѣ работаетъ 7 паровыхъ молотовъ и одинъ желѣзопрокатный станъ, производящій въ годъ до 45.000 пудовъ сортоваго желѣза. Мастерскія выпускаютъ ежегодно изъ ремонта до 90 паровозовъ (изъ нихъ 45—50 капитальнаго ремонта),

до 350 пассажирскихъ вагоновъ (капитальнаго ремонта до 25 вагоновъ) и до 1.200 товарныхъ вагоновъ и платформъ. Кромѣ того, въ мастерскихъ производится постройка новыхъ пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ. Общая производительность колеблется отъ 1.300.000 до 1.500.000 рублей въ годъ. При мастерскихъ имѣется похоронная касса, дешевая столовая, вечерніе классы для рабочихъ и больница. Изъ мастеровыхъ и рабочихъ образованъ духовой оркестръ въ составѣ до 50 человѣкъ; музыканты набираются обыкновенно изъ мальчиковъ и обучаются игрѣ капельмейстеромъ по вечерамъ послѣ окончанія работъ. Содержаніе капельмейстера, инструментовъ и обмундированіе производится за счетъ дорогъ. Деньги, получаемыя за игру оркестра въ общественныхъ мѣстахъ, распредѣляются между участниками игры, за удержаніемъ 20% на ремонтъ инструментовъ. *Склады Матеріальной службы* образуютъ цѣлый городокъ; разнообразіе имѣющихся въ складахъ предметовъ, потребляемыхъ желѣзными дорогами, строгій образцовый порядокъ, установленный при пріемѣ, храненіе и отпускъ, обращаютъ на себя особое вниманіе и придаютъ складамъ особый интересъ

Наконецъ, на станціи Кіевъ, имѣется желѣзнодорожная больница на 32 кровати, пріютъ для сиротъ желѣзнодорожныхъ служащихъ (см. выше стр. 77) и техническое желѣзнодорожное училище.

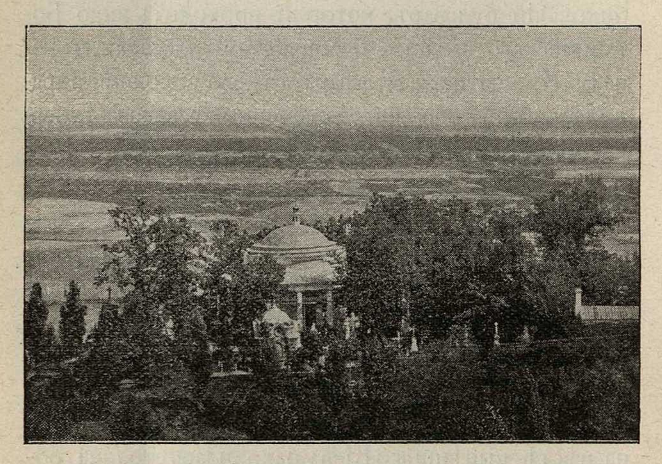
Вокзалъ находится въ непосредственномъ сосѣдствѣ съ горомъ. Путь отъ вокзала ведетъ первоначально по дамбѣ, пересѣкающей русло р. Лыбеди, а далѣе по Безаковской улицѣ, носящей имя одного изъ бывшихъ кіевскихъ генералъ-губернаторовъ. Безаковская улица упирается въ Бибиковскій бульваръ, который проходитъ мимо Ботаническаго сада къ Бессарабской площади и началу Крещатика. Бульваръ съ его высокими пирамидальными тополями, устроенный генералъ-губернаторомъ Д. Г. Бибиковымъ, является однимъ изъ украшеній г. Кіева.

Первыя извѣстія о Кіевѣ восходятъ къ временамъ сѣдой древности; ученые сопоставляютъ Кіевъ съ Геррой, гдѣ было кладбище скифскихъ царей и о которой упоминаетъ Геродотъ; извѣстный англійскій ученый Вигфюссонъ считаетъ, что на мѣстѣ нынѣшняго Кіева находилась столица обширнаго царства короля готовъ Урманарика (336—376).

Нашъ лѣтописецъ приписываетъ основаніе Кіева тремъ братьямъ, повѣствуя: « и быша три брата, единому имя Кий, а другому Щекъ, а третьему Хоривъ и сестра ихъ Лыбедь. И сѣдяше Кий на горѣ, гдѣ нынѣ увозъ Боричевъ, а Щекъ сѣдяше на горѣ кдѣ нынѣ зовется Щековица, а Хоривъ на третьей горѣ отнюду-же прозвася Хо-

ревица; сотвориша городокъ во имя брата старѣйшаго и наркоша и Кіевъ. И бяше около города лѣсъ и боръ великъ и бяху ловяху звѣрье».

Таковы сказанія и первоначальныя извѣстія о Кіевѣ. Но археологическія изысканія съ большею убѣдительностью чѣмъ легенды и сказанія



Кладбище и церковь на Аскольдовой могилѣ.

доказываютъ, что мѣсто, занимаемое нынѣ Кіевомъ, было обитаемо человѣкомъ съ незапамятныхъ временъ и что даже въ каменный вѣкъ здѣсь уже находились поселенія. Болѣе достовѣрныя извѣстія о Кіевѣ относятся ко второй половинѣ девятаго вѣка, когда имъ завладѣли Аскольдъ и Диръ. Въ 882 году городомъ овладѣлъ великій князь Олегъ и съ этого времени начинаются историческія вре-

мена Кіева; при послѣдующихъ великихъ князьяхъ значеніе Кіева возрастаетъ и онъ дѣлается центромъ обширнаго государства. Въ великокняжескій періодъ Кіевъ былъ очень не великъ; на сколько можно судить по отрывочнымъ лѣтописнымъ свѣдѣніямъ онъ занималъ только часть старокіевской горы приблизительно между Десятинной, Трехсвятительской улицами и Софійскою площадью; здѣсь находился храмъ Перуна и княжескій дворъ. Все это пространство было окружено валомъ и тыномъ и впослѣдствіи при расширеніи Кіева получило названіе «Дѣтинца». Окрестности города были въ то время сплошь покрыты густыми лѣсами, перерѣзанными глубокими оврагами; такой лѣсистый оврагъ тянулся неподалеку отъ города къ югу, на мѣстѣ нынѣшняго Крещатика.

По принятіи великимъ княземъ Владиміромъ въ 988 году христіанства Кіевъ сталъ украшаться церквами и другими постройками, возводимыми византійскими зодчими. Великій князь Ярославъ Мудрый много сдѣлалъ для расширенія и украшенія города; при немъ построенъ Софійскій соборъ и вблизи него храмы св. Ирины и св. Георгія съ монастырями. Послѣ смерти сына его Изяслава, Кіевъ сталъ постепенно приходить въ упадокъ, переходя изъ рукъ въ руки во время княжескихъ междоусобицъ и подвергаясь постояннымъ опустошеніямъ. Въ 1240 г. Кіевъ былъ взятъ полчищами Батыя и разграбленъ. Въ XIII и XIV в.

Кіевъ пересталъ играть роль старшаго княжества и среди русскихъ городовъ занялъ второстепенное мѣсто. Только во второй половинѣ XIV вѣка, по переходѣ подъ власть литовскихъ князей изъ рода Гедиминовичей, значеніе Кіева стало возрастать. Когда-же началась борьба населенія съ польско-



Крещатикъ.

латинской пропагандой, Кіевъ сталъ во главѣ русской партіи и удержалъ за собою это значеніе до окончательнаго рѣшенія въ Южной Россіи спорнаго вопроса въ пользу русской народности въ половинѣ XVII вѣка. 17 января 1654 года кіевляне присягали Московскому царю и съ этого момента начинается новая эпоха въ исторіи Кіева. Въ 1718 году Кіевъ былъ сдѣланъ Петромъ І-мъ

губернскимъ городомъ; значеніе его какъ проводника великорусскихъ началъ стало усиливаться и одновременно стало возростать вліяніе его, какъ центръ православія на весь нынѣшній юго-западный край, гдѣ въ то время усиленно велась латинско-польская пропаганда, направленная къ окатоличенію и ополяченію православнаго малорусскаго населенія.

Въ настоящемъ столѣтіи, начиная съ тридцатыхъ годовъ, городъ началъ мало-по-малу принимать свой теперешній видъ, чему не мало способствовалъ Императоръ Николай I. Нынѣ Кіевъ сдѣлался центромъ промышленной, умственной и политической жизни всего юго-запада Россіи и значеніе его съ каждымъ годомъ продолжаетъ возрастать.

Кіево-Печерская Лавра для православнаго населенія Россіи имѣетъ такое же значеніе, какъ Римъ для католиковъ, Мекка для мусульманъ, Хласса для будистовъ. На поклоненіе святынямъ Лавры стекаются многіе десятки тысячъ богомольцевъ со всѣхъ концовъ Россіи. Кіево-Печерская Лавра находится на правомъ, высокомъ берегу Днѣпра, въ южной оконечности Кіева, и занимаетъ два холма, раздѣленные глубокой ложбиной, спускающейся къ самому Днѣпру. При великихъ князьяхъ Владимірѣ Святомъ и Ярославѣ Мудромъ на одномъ изъ этихъ холмовъ находилось село Берестово съ загороднымъ дворцомъ и

церковью. Лѣтопись повѣствуетъ, что священникъ этой церкви Иларіонъ выкопалъ на сосѣднемъ холмѣ небольшую пещеру, гдѣ и предавался уединенной молитвѣ. Когда Ярославъ Мудрый назначилъ Иларіона кіевскимъ митрополитомъ, то въ этой пещерѣ поселился монахъ Аѳонскаго монастыря Антоній, уроженецъ города Любеча; около него собралося значительное число лицъ, пожелавшихъ слѣдовать его примѣру и такимъ образомъ возникла монастырская община. Антоній, ища уединенія, скоро оставилъ собравшуюся братію, выбралъ имъ игуменомъ Варлаама, а самъ удалился на сосѣдній холмъ, гдѣ и выкопалъ для себя новую пещеру. Игуменъ Ѳеодосій, занявшій мѣсто



Кіево-Печерская Лавра.

Варлаама въ 1062 году, исходатайствовалъ у великаго князя Изяслава холмъ, въ которомъ выкопаны были пещеры, ввелъ въ монастырѣ уставъ общежитія, заимствованный изъ константинопольскаго Студійскаго монастыря. Въ эпоху княжескихъ междоусобицъ Лавра много страдала, какъ отъ чужихъ—половцевъ и татаръ, такъ и отъ русскихъ, но каждый разъ послѣ разоренія она успѣвала отстроиться и оправиться. Но наибольшему разоренію она подверглась въ 1240 году во время нашествія Батыя, татары ворвались въ монастырь, убили монаховъ и самый храмъ Пресвятой Богородицы ограбили, рушились даже стѣны по окна. Оставшіеся въ живыхъ монахи, не имѣя пристанища, скрывались въ сосѣднихъ лѣсахъ и и пещерахъ и тайкомъ, по ночамъ, сходились совершать богослуженія въ одномъ изъ наиболѣе уцѣлевшихъ притворовъ. При польско-литовскомъ правительствѣ настали для Лавры сравнительно болѣе спокойныя времена, но только послѣ окончательнаго возсоединенія Кіева съ Россіею Лавра стала отстраиваться, процвѣтать и сдѣлась вновь первымъ монастыремъ нашего отечества.

Въ настоящее время Лавра состоитъ изъ шести монастырей: собственно Лавра при Великой Успенской церкви, Больничный монастырь, Ближнія пещеры, Дальнія пещеры, Китаевская пустынь и Голосѣевская пустынь. Два послѣднихъ монастыря находятся за городомъ. Самая замѣчатель-

ная церковь—Великая или Соборная Лаврская церковь, стоящая прямо противъ Святыхъ воротъ, среди двора; въ нынѣшнемъ своемъ видѣ она освящена въ 1729 г. Форма церкви почти квадратная, съ 7 позолоченными куполами; архитектура довольно оригинальная, но изяществомъ не отличается; длина 21, ширина 20$^1/_2$ и вышина 22 саж. Кромѣ главнаго алтаря еще 8 предѣловъ, изъ нихъ четыре внизу и четыре на хорахъ. Иконостасъ деревянный съ изящной вызолоченной рѣзьбой въ стилѣ рококо. Царскія врата ажурныя изъ позолоченнаго серебра. Надъ царскими вратами помѣщена главная святыня Лавры—чудотворная икона Успенія Божіей Матери, древнѣйшая икона въ Россіи, принесенная изъ Греціи первыми строителями церкви въ 1073 г. Другія святыни храма составляютъ: глава князя Владиміра святаго, хранящаяся въ серебряномъ ковчегѣ, мощи преподобнаго Ѳеодосія, перенесенныя сюда въ 1090 г., перстъ св. архидіакона Стефана, ковчегъ съ частицами святыхъ мощей и древняя икона Божіей Матери, предъ которою молился въ 1147 году князь Игорь Ольговичъ.

Лаврская церковь издавна служила усыпальницею для многихъ княжескихъ и дворянскихъ фамилій; здѣсь между прочимъ, похоронены: князь Константинъ Ивановичъ Острожскій, скончавшійся въ первой половинѣ XVI вѣка, члены семействъ князей Корецкихъ, Вишневецкихъ, Сангушекъ,

Полубенскихъ, Тышкевичей, Слуцкихъ, Голшанскихъ, Горскихъ, знаменитый кіевскій митрополитъ Петръ Могила († 1647 г.) фельдмаршалъ графъ П. А. Румянцевъ-Задунайскій († 1797 г.), генеральный судья Василій Кочубей и полковникъ Иванъ Искра, казненные Мазепою за доносъ на него Петру I и мн. др.

Ризница лаврская извѣстна по своему богатству: однихъ евангелій въ драгоцѣнныхъ золотыхъ и серебряныхъ переплетахъ 54; затѣмъ много цѣнныхъ дарохранительницъ, чашъ, крестовъ; наконецъ имѣется множество роскошныхъ ризъ и другихъ священныхъ одѣяній.

Матеріальная цѣнность всѣхъ этихъ предметовъ весьма велика, но еще большую цѣнность они представляютъ, какъ памятники прошлаго, какъ пожертвованія нашихъ царей, ииператоровъ и выдающихся дѣятелей на разныхъ поприщахъ государственной жизни Россіи. Достаточно упомянуть, что въ Лаврской ризницѣ хранятся предметы, пожертвованные царемъ Алексѣемъ Михайловичемъ, императоромъ Петромъ I, всѣми послѣдующими императрицами и императорами, митролитомъ Петромъ Могилою, игуменей Магдалиною (мать гетмана Ивана Мазепы) и мн. др.

Лаврская колокольня построена въ 1745 г. архитекторомъ Шейденомъ по плану знаменитаго Растрелли; высота до основанія креста 43 саж. 2 арш. 2 вершка, а съ крестомъ 46 саж. Лавр-

ская колокольня занимаетъ въ Россіи второе мѣсто по высотѣ (колокольня Петропавловскаго собора въ Петербургѣ—55 саж., Успенскаго собора въ Харьковѣ—42 саж., Иванъ Великій въ Москвѣ—38½ саж.). Съ верхняго этажа колокольни открывается замѣчательный видъ на Кіевъ и его окрестности. Въ хорошую ясную погоду, съ биноклемъ въ рукахъ можно прослѣдить теченіе р. Днѣпра отъ впаденія р. Припяги почти до города Канева, различить города и мѣстечки лежащіе отъ Кіева въ 80 и даже болѣе верстахъ. Безъ разрѣшенія коменданта доступъ на колокольню постороннимъ лицамъ воспрещается, но необходимое въ настоящемъ случаѣ разрѣшеніе выдается безъ особыхъ затрудненій.

Лаврскія пещеры ежегодно привлекаютъ до 150.000 богомольцевъ, прибывающихъ изъ разныхъ мѣстъ Россіи. Не имѣя возможности въ настоящемъ краткомъ очеркѣ вдаваться въ подробное описаніе всѣхъ достопримѣчательностей и святынь, имѣющихся въ пещерахъ, отмѣтимъ только болѣе замѣчательныя. Въ Ближнихъ пещерахъ почиваютъ подъ спудомъ мощи основателя Лавры, преподобнаго Антонія, здѣсь-же показываютъ мрачную келью съ каменнымъ ложемъ, въ которой спасался угодникъ. Затѣмъ, въ серебряной ракѣ почиваютъ мощи Нестора Лѣтописца нашего перваго исторіографа [1]).

[1]) Болѣе подробныя свѣдѣнія о Кіево-Печерской Лаврѣ можно почерпнуть изъ брошюры: «Кіево-Печерская Лавра

Софійскій соборъ составляетъ одну изъ древнѣйшихъ святынь Россіи, онъ существовалъ уже въ первой половинѣ XI вѣка, когда мѣстность, занимаемая кіево-печерскою лаврою была покрыта лѣсомъ. Древнѣйшіе изъ уцѣлѣвшихъ до нашего времени храмовъ Владиміра, Пскова и Москвы явились лишь спустя 100—300 лѣтъ послѣ Софіи Кіевской. Въ этомъ храмѣ молились многіе, видѣвшіе крещеніе Руси при Владимірѣ Святомъ. Въ немъ молились великіе князья Ярославъ, Изяславъ, Всеволодъ, Владиміръ Мономахъ и Юрій Долгорукій, при которомъ зачиналась Москва. Софійскій соборъ сооруженъ сыномъ Владиміра Святаго великимъ княземъ Ярославомъ на мѣстѣ побѣды, одержанной имъ въ 1036 году надъ печенѣгами; работы производились византійскими зодчими; стѣны алтаря были покрыты мозаикой, полъ выложенъ разноцвѣтными плитами и вообще на внутреннюю отдѣлку храма было обращено особое вниманіе. При взятіи Кіева въ 1169 году Андреемъ Боголюбскимъ храмъ подвергся разграбленію; въ 1240 г. его вновь разграбили полчища Батыя. При появленіи Уніи, Софійскій соборъ временно перешелъ въ руки уніатовъ, но при митрополитѣ Петрѣ Могилѣ былъ возвращенъ православнымъ. Могила много сдѣлалъ для возстановленія храма, но еще болѣе къ дѣлу обновленія Софійской церкви при-

---

въ ея прошедшемъ и нынѣшнемъ состояніи». П. Л. Кіевъ. 1886 г.

ложилъ заботъ митрополитъ Рафаилъ Забаровскій, умершій въ 1747 году. Софійскій соборъ имѣетъ большое значеніе въ археологическомъ отношеніи, благодаря хорошо сохранившимся въ немъ остаткамъ древней мозаики и фресковой живописи XI вѣка.

Мозаики находятся въ главномъ алтарѣ и въ куполѣ собора. Въ главномъ алтарѣ вся запрестольная стѣна покрыта мозаикою. Здѣсь изображена въ колоссальныхъ размѣрахъ Божья Матерь (около 7 аршинъ); икона эта извѣстна подъ именемъ Нерушимой Стѣны, а также называется «Восточною» Божіею Матерью. На верху полукругомъ греческая надпись: «Богъ посредѣ ея и не подвижется, поможетъ ей Богъ день и ночь».

Изъ сохранившихся фресковъ особаго вниманія заслуживаютъ изображенія на стѣнахъ лѣстницъ, ведущихъ на хоры. Здѣсь изображены сцены изъ охотничьей жизни, народныя игры, фантастическія животныя и пр.

Къ числу святынь собора слѣдуетъ отнести мощи митрополита Макарія, убитаго въ 1495 году татарами и чудотворныя иконы Любечской Божіей Матери и Святителя Николая.

Въ Софійскомъ соборѣ погребенъ основатель его Ярославъ Мудрый († 1054); гробница его находится въ алтарѣ придѣла во имя Св. Владиміра; она высѣчена изъ двухъ цѣльныхъ кусковъ мрамора. Кромѣ Ярослава Мудраго, въ Софійскомъ соборѣ были погребены многіе другіе князья удѣль-

наго періода, изъ которыхъ слѣдуетъ упомянуть Владиміра Мономаха († 1125 г.); однако точное мѣсто погребенія ихъ въ настоящее время не извѣстно. Въ юго-западномъ углу собора находится усыпальница, гдѣ похоронены многіе кіевскіе митрополиты [1]).

Златоверхо-Михайловскій монастырь основанъ въ 1108 г. великимъ княземъ Святополкомъ (Михаиломъ) Изяславичемъ. Во время татарскаго нашествія былъ разрушенъ и сталъ отстраиваться и украшаться со временъ Богдана Хмельницкаго, который позолотилъ церковные купола. Главную святыню составляютъ мощи великомученицы Варвары, привлекающіе массу богомольцевъ.

Десятинная церковь построена была Владиміромъ Святымъ на томъ мѣстѣ, гдѣ усердными почитателями Перуна были убиты христіанинъ-варягъ съ сыномъ; въ ней былъ похороненъ Владиміръ, останки котораго были найдены митрополитомъ Петромъ Могилою въ 1635 году. Существующій нынѣ храмъ построенъ въ 1842 году на мѣстѣ древняго, но не имѣетъ съ нимъ ничего общаго.

Андреевская церковь построена во второй половинѣ прошлаго столѣтія на мѣстѣ Крестовоздвиженской церкви, существовавшей въ эпоху великокняжескую и сооруженной въ память посѣщенія кіевскихъ высотъ апостоломъ Андреемъ.

---

[1]) Подробности см. «П. П. Л. Св. Софія Кіевская, нынѣ Кіевскій Каѳедральный Соборъ», Кіевъ, 1890 г.

Андреевская церковь построена по проекту знаменитаго Растрелли и извѣстна своею красотою, легкостью и изяществомъ. Мѣстоположеніе на краю обрыва много усиливаетъ впечатлѣніе производимое этимъ храмомъ. Откуда бы не смотрѣть на Андреевскую церковь — изъ за Днѣпра, съ Подола, изъ Царскаго сада или изъ сада Купеческаго собранія — она отовсюду одинаково живописна и окруженная легкимъ туманомъ въ прозрачной дали кажется висящею въ воздухѣ. Съ паперти Андреевской церкви открывается одинъ изъ лучшихъ видовъ Кіева на Днѣпръ, Заднѣпровье и Подолъ; здѣсь всегда можно встрѣтить туристовъ съ биноклями въ рукахъ, любующихся безграничною далью.



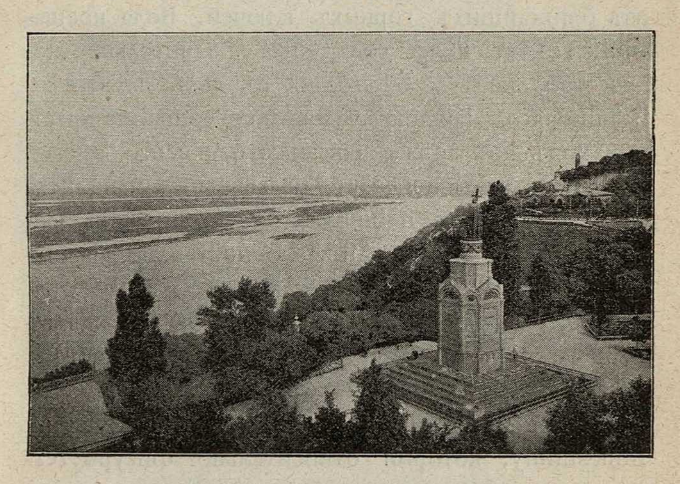
Андреевская церковь.

Владимірскій соборъ, посвященный имени св. равноапостольнаго князя Владиміра, находится на площади между Бибиковскимъ бульваромъ, Нестеровской и Гимназической улицами. Мысль о постройкѣ храма, посвященнаго имени Владиміра Святаго, принадлежитъ покойному кіевскому митрополиту Филарету; мысль эта получила одобреніе Императора Николая I и въ 1852 году послѣдовало Высочайшее разрѣшеніе на сборъ пожертвованій по всей Россіи. Однако, осуществленіе дѣла задерживалось недостаткомъ средствъ и только 15 іюля 1862 года была совершена закладка храма. Въ 1866-мъ году, когда храмъ былъ доведенъ до крыши, стѣны дали трещины и работы пріостановились. Въ продолженіи цѣлыхъ десяти лѣтъ соборъ оставался недостроеннымъ и только по личному желанію Императора Александра II рѣшено было приступить къ его окончанію. Въ 1882 году соборъ удалось укрѣпить и достроить; работы производились подъ наблюденіемъ архитектора В. Н. Николаева, а внутреннимъ устройствомъ и украшеніемъ храма руководилъ извѣстный знатокъ церковныхъ древностей профессоръ А. В. Праховъ. Стѣны собора расписаны лучшими русскими художниками, какъ-то: Васнецовымъ, Свѣдомскимъ, Катарбинскимъ и Нестеровымъ. Въ главномъ алтарѣ обращаетъ на себя вниманіе Богоматерь съ младенцемъ Іисусомъ на рукахъ; Богоматерь шествуетъ по облакамъ, а

по сторонамъ ея херувимы и серафимы. Въ главномъ куполѣ изображенъ Спаситель съ раскрытымъ евангеліемъ. Изъ остальныхъ имѣющихся въ соборѣ картинъ нельзя не упомянуть: Распятіе, Рождество и Воскресеніе Христово, Моленіе о чашѣ, Страшный судъ и Крещеніе кіевлянъ. Вообще какъ по внутренней отдѣлкѣ, такъ и по внѣшнему виду Владимірскій соборъ одинъ изъ самыхъ красивыхъ и наиболѣе величественныхъ храмовъ Россіи.

Памятникъ князю Владиміру Святому находится на нижней террасѣ Михайловской горы, со стороны Днѣпра. Основаніемъ памятнику служитъ обширная квадратная площадка, поднимающаяся пятью ступенями. На площадкѣ установленъ высокій восьмиугольный постаментъ, украшенный по сторонамъ рельефными изображеніями; на сторонѣ, обращенной къ Днѣпру, находится картина, изображающая крещенія кіевлянъ; на противоположной сторонѣ рельефная бронзовая надпись: «Сооруженъ въ 1853 году». Остальныя стороны украшены крестами, а на верху постамента находится круглый съ рельефными украшеніями пьедесталъ, на которомъ и возвышается величественная бронзовая фигура князя Владиміра въ древнемъ полукафтаньѣ, съ накинутою на плечи великокняжескою мантіею. Князю придано молитвенное положеніе; голова открыта; онъ обращенъ лицомъ къ Днѣпру, гдѣ совершилось крещеніе кіевлянъ, а

лицо поднято къ небу; въ лѣвой рукѣ—великокняжеская щапка, а въ правой — коллосальныхъ размѣровъ крестъ. Крестъ этотъ по вечерамъ освѣщается двумя рядами электрическихъ лампочекъ, что придаетъ памятнику весьма эффектный видъ; издали, изъ-за Днѣпра, эффектъ этого освѣщенія



Памятникъ князю Владиміру.

еще болѣе усиливается; свѣтъ электрическихъ лампочекъ погружаетъ въ совершенную темноту фигуру князя и, кажется что въ воздухѣ виситъ громадный огненный крестъ. Фигура князя и барельефы работы барона Кладта.

Памятникъ Крещенія иначе называемый Нижнимъ памятникомъ Владиміра находится у самаго берега рѣки Днѣпра. Памятникъ сооруженъ въ

1802 году; онъ представляетъ собою небольшую часовню, надъ которою возвышается колонна тосканскаго ордена; на верху колонны утвержденъ серебряный шаръ, увѣнчанный золотымъ крестомъ. Часовня внутри украшена иконами, а по срединѣ ея устроенъ фонтанъ, въ который проведена вода изъ ближайшихъ горныхъ ключей. Вода крещатикскаго источника содержитъ значительное количество желѣза. Ежегодно, въ день памяти св. Владиміра 15 іюня, къ часовнѣ совершается крестный ходъ изъ всѣхъ кіевскихъ церквей.

Памятникъ Богдану Хмельницкому находится среди Софійской площади, противъ зданія присутственныхъ мѣстъ. Мысль о постановкѣ памятника Богдану Хмельницкому возникла въ 1870 г., а открытіе послѣдовало только чрезъ 18 лѣтъ, въ 1888 году, когда Кіевъ и вся Россія праздновали девятисотлѣтній юбилей крещенія Руси. Проектъ памятника и исполненіе принадлежитъ художнику Микѣшину, который относительно фигуры гетмана, его костюма и другихъ деталей пользовался указаніями профессора Университета св. Владиміра В. Б. Антоновича. Памятникъ Богдану Хмельницкому весьма эффектенъ и служитъ не малымъ украшеніемъ города. Освободитель Малороссіи отъ политическаго и экономическаго рабства Польши изображенъ верхомъ на разгоряченномъ конѣ въ полномъ гетманскомъ одѣяніи, въ правой рукѣ гетманская булава, которой онъ указываетъ на

сѣверъ, по направленію къ Москвѣ, а лѣвою рукою сдерживаетъ своего ретиваго коня. Пьедесталъ памятника, изображающій гранитную скалу, украшенъ съ двухъ сторонъ надписями; на одной: «Волимъ подъ царя восточнаго православнаго», а на другой: «Богдану Хмельницкому, единая недѣ-



Памятникъ Богдану Хмельницкому.

лимая Россія. 1654—1888». По первоначальному проекту у памятника были еще дополнительныя фигуры; подъ копытами коня Богдана должны были находиться фигуры еврея, поляка и іезуита, польское знамя и другіе эмблематическіе предметы, олицетворяющіе собою узы того политическаго и экономическаго рабства, отъ которыхъ освободилъ Малороссію Богданъ.

Памятникъ Императору Николаю I находится противъ зданія Университета Св. Владиміра среди сквера, открытъ въ 1896 г. въ присутствіи нынѣ благополучно царствующаго Государя Императора Николая II. Императоръ Николай Павловичъ изображенъ стоящимъ въ генеральскомъ сюртукѣ съ эполетами; большой палецъ правой руки заложенъ за бортъ сюртука, лѣвая лежитъ на планѣ города Кіева, помѣщенномъ на тумбѣ. Бронзовая фигура Императора стоитъ на высокомъ гранитномъ пьедесталѣ, на лицевой сторонѣ котораго имѣется надпись: «Императору Николаю I благодарный Кіевъ». По сторонамъ пьедестала — барельефы, изображающіе наиболѣе выдающіеся сооруженія въ Кіевѣ, построенныя по повелѣнію Императора Николая: университетъ Св. Владиміра, первая гимназія, кадетскій корпусъ и цѣпной мостъ.

Памятникъ графу А. А. Бобринскому, основателю перваго свеклосахарнаго завода (въ мѣст. Смѣлѣ) и учредителю первой въ Россіи желѣзной дороги (Царскосельской), сооруженъ въ 1872 году на частныя средства. Памятникъ представляетъ статую графа во весь ростъ съ накинутою на плечи николаевскою шинелью, правая нога опирается на рельсъ. Проектъ памятника принадлежитъ академику Шредеру, который изготовилъ также самую статую изъ оксидированной бронзы. Основаніе памятника состоитъ изъ круглаго постамента, высѣченнаго изъ мѣстнаго гранита и лабрадора, по рисункамъ Монигетти.

Университетъ св. Владиміра. Зданіе университета съ пристройками и раскинувшимся за нимъ обширнымъ ботаническимъ садомъ занимаетъ громадное пространство между слѣдующими улицами: Большой Владимірской, Караваевской, Назарьевской и Бибиковскимъ бульваромъ. Главный фасадъ



Университетъ св. Владиміра.

зданія выходитъ на Б.-Владимірскую улицу, имѣетъ $2^1/_2$ этажа, два боковыхъ входа и средній—парадный. Портикъ поддерживаютъ восемь изящныхъ колонъ; надъ портикомъ бронзовая рельефная надпись: «Императорскій Университетъ св. Владиміра. 1842 г.». Въ главномъ зданіи помѣщаются аудиторіи, библіотека, центральный архивъ, нѣсколько лабораторій, кабинеты; во второмъ этажѣ

находится церковь во имя св. равноапостольнаго князя Владиміра. Университетъ по размѣрамъ своихъ построекъ едва-ли не самое большое сооруженіе въ г. Кіевѣ; хотя зданіе университета, окрашенное въ темно-красный цвѣтъ, и страдаетъ нѣкоторымъ отсутствіемъ художественности, но строго выдержаннымъ характеромъ и своею величавостью производитъ сильное впечатлѣніе. Самая окраска зданія въ темно-красный цвѣтъ придаетъ ему какую-то серіозность и строгость.

Высочайшій указъ Императора Николая Павловича объ учрежденіи университета въ Кіевѣ послѣдовалъ 8 ноября 1833 года; въ указѣ этомъ сказано, что университетъ основывается преимущественно для жителей Кіевской, Подольской и Волынской губерній съ тою мыслію, «чтобы силою европейской науки сблизить и примирить разнородные элементы населенія, сгладить историческія недоразумѣнія и предразсудки и скрѣпить вѣковыя узы юго-западнаго края съ великою русскою землею». Такимъ образомъ при основаніи кіевскаго университета имѣлись въ виду не только задачи научныя, но преслѣдовались и цѣли политическія.

Въ настоящее время университетъ, по количеству студентовъ (свыше 2.000 человѣкъ) и по богатству учебно-вспомогательныхъ учрежденій, занимаетъ одно изъ выдающихся мѣстъ въ Россіи. Не перечисляя учебно-вспомогательныхъ учрежденій, остановимся на библіотекѣ, которая обра-

щаетъ на себя особое вниманіе. Первоначально она образовалась изъ нѣсколькихъ коллекцій, переданныхъ университету изъ упраздненныхъ учебныхъ заведеній. Главнѣйшая изъ этихъ коллекцій Кременецкая (библіотека бывшаго Волынскаго лицея), заключающая въ себѣ 34.378 томовъ; въ ней есть весьма рѣдкія и цѣнныя изданія; затѣмъ, университетская библіотека обогатилась собраніемъ книгъ, переданныхъ изъ Виленскаго университета, Виленской медико-хирургической академіи, Виленской Римско-Католической духовной академіи и книгами, Всемилостивѣйше пожалованными изъ С.-Петербургской эрмитажной библіотеки; далѣе поступили коллекціи: Бердичевская (бывшая Босыхъ Кармелитовъ), библіотека княгини А. Радзивиллъ, профессора Г. Н. Минха и профессора В. О. Подвысоцкаго. Наконецъ, въ послѣднее время поступили отдѣльныя библіотеки Н. И. Костомарова, Н. Х. Бунге, Ф. С. Цищурина и коллекція документовъ и изданій Министерства народнаго просвѣщенія во Франціи, полученная черезъ посредство профессора И. В. Лучицкаго. Въ настоящее время библіотека имѣетъ около 300.000 томовъ на сумму свыше 586.000 рублей, а если принять во вниманіе стоимость отдѣльныхъ, весьма цѣнныхъ, пожертвованныхъ библіотекъ и коллекцій (которыя не вошли въ общую сумму), то цѣнность библіотеки простирается до 1.000.000 руб.

Торговымъ центромъ Кіевъ былъ уже въ первые вѣка своего существованія; еще походъ Аскольда и Дира на Византію объяснялся притѣсненіями, которыя терпѣли кіевскіе купцы отъ грековъ. Что касается промышленнаго значенія Кіева, то таковое стало возрастать съ конца прошлаго столѣтія; въ концѣ XVIII вѣка Кіевъ былъ по преимуществу центромъ винокуренія, при чемъ монастыри являлись наиболѣе крупными винокурами и шинкарями; другія отрасли обрабатывающей промышленности можно смѣло сказать не существовали, если не считать нѣсколькихъ кирпичныхъ и кожевенныхъ заводовъ. Въ настоящее время Кіевъ сдѣлался однимъ изъ замѣтныхъ фабрично-заводскихъ центровъ; въ 1896 году здѣсь насчитывалось фабрикъ и заводовъ 153 съ 7.051 рабочимъ и съ производствомъ въ 14.793.150 р.; кромѣ того въ кіевскомъ уѣздѣ въ томъ-же году дѣйствовало 86 фабрикъ и заводовъ съ производствомъ на сумму 13.627.910 руб.; такимъ образомъ фабрично-заводская производительность Кіева и его ближайшихъ окрестностей опредѣляется суммою около 29.000.000 рублей. Нельзя сомнѣваться, что съ теченіемъ времени значеніе Кіева, какъ центра обрабатывающей промышленности, будетъ возрастать и что производительность его фабрикъ и заводовъ будетъ увеличиваться. По крайней мѣрѣ, къ этому заключенію приводитъ сравненіе итоговъ нашей промышлен-

ной статистики за послѣдніе годы и въ особенности выяснившіеся на Кіевской сельско-хозяйственной и промышленной выставкѣ 1897 года успѣхи въ этомъ отношеніи.

Изъ фабрикъ и заводовъ, занимающихся обработкою растительныхъ продуктовъ первое мѣсто принадлежитъ сахаро-рафинадному заводу Кіевскаго Товарищества, существующему съ 1868 г. и находящемуся въ предмѣстьѣ Деміевкѣ; онъ выдѣлываетъ ежегодно до 900.000 п. рафинада. Далѣе обращаютъ на себя вниманіе мукомольныя мельницы, табачныя фабрики, дрождевые заводы (Чоколовъ, Марръ) снабжающія дрождями весь югъ Россіи и пивоваренные. О размѣрѣ производства дрождей въ Кіевѣ и значенію этого производства въ общемъ итогѣ мѣстной промышленности, можно судить по цифрамъ отправки дрождей по желѣзнымъ дорогамъ; оказывается, что изъ Кіева по Юго-Западнымъ желѣзнымъ дорогамъ ежедневно высылается отъ 250 до 300 и даже до 400 пудовъ этого товара. Пивоваренное производство получило большое развитіе въ послѣдніе годы; изъ числа пивоваренныхъ заводовъ слѣдуетъ отмѣтить заводъ, принадлежащій Южно-Русскому акціонерному обществу, организовавшемуся только въ январѣ 1896 года. Первымъ дѣломъ новаго общества было пріобрѣтеніе трехъ пивоваренныхъ заводовъ въ Кіевѣ, Одессѣ и Николаевѣ, для чего была израсходована большая часть основнаго ка-

питала общества въ 1.000.000 руб. Заводы, пріобрѣтенные обществомъ, принадлежали раньше наслѣдникамъ I. М. Бродскаго и возникли еще въ шестидесятыхъ годахъ. Съ переходомъ заводовъ въ собственность общества, послѣднее задалось цѣлью развить производство ихъ, перестроивъ заводы, согласно новѣйшимъ требованіямъ дѣла. Въ настоящее время заводы производятъ до 500.000 ведеръ пива въ годъ. Наконецъ, нельзя не упомянуть о производствѣ кіевскаго сухаго варенья, которое пользуется вполнѣ заслуженно большою извѣстностью во всей Россіи. Эта отрасль кіевской промышленности имѣетъ свою исторію. По разсказу Закревскаго въ его «Описаніи Кіева», швейцарецъ Бальи, придворный кондитеръ, во время пребыванія Императрицы Екатерины II въ 1787 г. въ Кіевѣ, расхаживая въ весеннюю распутицу по улицамъ города, упалъ на скверной мостовой и сломалъ ногу. Не смотря на отъѣздъ Императрицы, онъ вынужденъ былъ остаться въ Кіевѣ до выздоровленія. Но такъ какъ Бальи представлялъ изъ себя одного изъ придворныхъ лицъ, то кіевскіе граждане, а въ особенности войтъ, приняли въ немъ живое участіе. Чтобы доставить ему покой и развлеченіе, глава гражданъ помѣстилъ его въ своемъ загородномъ домѣ на Пріоркѣ, гдѣ и до нынѣ находятся лучшіе сады и живутъ огородники, снабжающіе Кіевъ зеленью. Швейцарецъ выздоравливалъ медленно и для препровожденія

времени бросилъ взоръ свой на нашу южно-русскую природу, которая явилась ему въ видѣ вкусной земляники, клубники, чудныхъ вишенъ, орѣховъ, великолѣпныхъ сливъ, грушъ, яблокъ, нѣжныхъ абрикосовъ. Бальи уступилъ своему влеченію, и сталъ приготовлять изъ этихъ плодовъ варенье и сухія конфекты. Императрица возвратилась уже въ Петербургъ, когда выздоравливающій швейцарецъ отправилъ въ столицу нѣсколько банокъ и ящиковъ продуктовъ своего приготовленія. Тогда придворныя лица имѣли случай удостовѣриться, что кіевское варенье ни сколько не уступаетъ заграничному и при томъ очень дорогому. Съ этихъ поръ кіевское варенье совершенно завладѣло десертнымъ столомъ въ Зимнемъ дворцѣ и слава его пронеслась отъ Сѣверной Пальмиры до предѣловъ киргизъ-кайсацкихъ. Бальи велѣно были изготовить для дворца извѣстное количество варенья; поэтому случаю онъ провелъ еще годъ въ Кіевѣ. Но какъ ему нужна была помощь, то смѣтливые патриціи допускали къ изученію этого искусства, въ видѣ помощницъ, только избранныхъ кіевлянокъ, то есть своихъ родственницъ. Такимъ образомъ, почетныя кіевскіе семейства, какъ-то: Киселевскіе, Лакерды, Балабухи, Крамалеи, Барскіе, Бѣлоусовы, Рябчиковы и немногія другія, бывшія между собою въ родствѣ, первоначально завладѣли искусствомъ приготовленія нѣжныхъ плодовъ. Но какъ на свѣтѣ нѣтъ худа безъ добра, то съ

тѣхъ поръ слава кіевскаго варенья и сухихъ конфектъ, происшедшихъ отъ перелома ноги у швейцарскаго кондитера, съ честью поддерживается даже до нашихъ дней».

Въ дѣлѣ обработки ископаемыхъ продуктовъ первое мѣсто занимаютъ кирпичные заводы, которыхъ въ городѣ и его окрестностяхъ насчитывается 43 съ оборотомъ свыше 500.000 рублей. Однимъ изъ главныхъ производителей кирпича является кіевскій заводчикъ, П. Л. Чернояровъ, владѣющій въ окрестностяхъ г. Кіева пятью кирпичными заводами, при чемъ три завода находятся недалеко отъ Вышгорода и Межигорья, а два близъ мѣст. Триполья; общая производительность всѣхъ пяти заводовъ составляетъ ежегодно болѣе 10.000.000 штукъ, при чемъ кирпичъ сбывается частію въ Кіевѣ, а частію сплавляется по Днѣпру въ Екатеринославъ. Затѣмъ, за послѣднее время въ Кіевѣ все болѣе и болѣе развивается машиностроительное производство, которое находится здѣсь въ тѣсной связи съ свеклосахарной промышленностью; первоначально это были мастерскія для ремонта машинъ и аппаратовъ, употребляемыхъ при свеклосахарномъ производствѣ. Нынѣ-же кіевскіе машиностроительные заводы занимаются вполнѣ самостоятельно изготовленіемъ паровыхъ машинъ, котловъ, насосовъ, сельско-хозяйственныхъ орудій и всякаго рода аппаратовъ для свеклосахарныхъ, винокуренныхъ,

пивоваренныхъ заводовъ, мукомольныхъ мельницъ, лѣсопиленъ и пр.; изъ числа машиностроительныхъ заводовъ заслуживаютъ вниманія: Гретеръ и Криванекъ и Термена.

Изъ числа производствъ по обработкѣ животныхъ продуктовъ наибольшаго вниманія заслуживаютъ кожевенные заводы, которыхъ имѣется семь съ оборотомъ до 200.000 рублей въ годъ. Впрочемъ, эта отрасль мѣстной производительности за послѣдніе годы не дѣлаетъ шаговъ впередъ.

Что касается, наконецъ, смѣшанныхъ производствъ, то изъ таковыхъ заслуживаютъ упоминанія: фабрика мебели Кимаера, фортепіанная фабрика Мекленбурга, пять экипажныхъ и три фабрики музыкальныхъ инструментовъ.

Обращаясь къ *торговому значенію г. Кіева,* нельзя не напомнить сказанное выше, что уже въ первые вѣка своего существованія онъ былъ важнымъ торговымъ центромъ. Значеніе это очень усилилось съ 1797 года когда въ Кіевъ была переведена изъ Дубно контрактовая ярмарка. Помѣщики Юго-Западнаго края въ прежнее время съѣзжались въ городъ Дубно для совершенія разнаго рода договоровъ (контрактовъ) и сдѣлокъ на землю и сельскохозяйственные произведенія; пользуясь наплывомъ денежныхъ людей, купцы свозили товары, могущіе имѣть сбытъ среди этой публики и въ тоже время собирались актеры, пѣвцы и тому подобные люди съ цѣлью потѣшать

съѣхавшихся. Такимъ образомъ возникли контракты въ Дубно. Переведенная въ 1797 году въ Кіевъ ярмарка немедленно отозвалась на городской жизни. Для торговли во время контрактовъ былъ выстроенъ въ 1811 году нынѣшній контрактовый домъ на Подолѣ. Въ прежнее время торговые обороты на контрактахъ были весьма значительны; товаровъ привозилось на сумму до 2 милліоновъ рублей. Теперь значеніе контрактовой ярмарки сильно упало; торговля ведется наполовину не пріѣзжими, а мѣстными купцами, которые на время ярмарки только перекочевываютъ со своими товарами въ устраиваемые на площади балаганы и въ залы контрактоваго дома, при чемъ нѣкоторые купцы нерѣдко для привлеченія покупателей переодѣваютъ своихъ приказчиковъ въ восточные костюмы, имитируя восточныхъ людей. Впрочемъ, и въ настоящее время на контракты съѣзжается въ Кіевъ много землевладѣльцевъ, сахарозаводчиковъ, разнаго рода промышленниковъ, но сдѣлки уже совершаютъ, конечно, не въ контрактовомъ домѣ.

Нынѣ вся болѣе крупныхъ размѣровъ торговля Юго-Западнаго края сосредоточена въ Кіевѣ. По величинѣ оборотовъ первое мѣсто занимаетъ торговля сахаромъ, а затѣмъ хлѣбомъ, лѣсомъ и желѣзомъ. По *торговлѣ сахаромъ* Кіевъ—главный центръ Россіи. Большинство фондовыхъ операцій на кіевской биржѣ происходитъ съ акціями и паями сахарныхъ заводовъ; сахаръ является также

главнымъ товаромъ, на который заключаются сдѣлки. Въ 1895 году въ Россіи было выдѣлано 35 милліоновъ пудовъ сахарнаго песка, изъ числа которыхъ въ томъ же году на кіевской биржѣ продано 22.273.710 пудовъ. Слѣдствіемъ сахарной торговли является значительное развитіе въ Кіевѣ банковыхъ учрежденій; здѣсь, кромѣ трехъ правительственныхъ банковъ (государственнаго, дворянскаго и крестьянскаго), существуютъ три акціонерныхъ учрежденія долгосрочнаго кредита и пять торгово-промышленныхъ банковъ. Не смотря на такое обиліе банковыхъ учрежденій въ Кіевѣ, для покрытія нуждъ промышленности въ кредитѣ, существуетъ еще 12 частныхъ банкирскихъ конторъ.

Въ отношеніи *хлѣбной торговли* Кіевъ является однимъ изъ главныхъ рынковъ не только Кіевской губерніи но и всего южнаго района (губерніи Херсонская, Полтавская, Черниговская, Подольская и частью Волынская). Кромѣ значительнаго спроса на хлѣбъ со стороны восьми существующихъ здѣсь мукомольныхъ мельницъ, значеніе Кіева, какъ центра хлѣбной торговли юго-западнаго края и сосѣднихъ губерній, увеличиваетъ постоянное присутствіе представителей какъ русскихъ, такъ и иностранныхъ экпортныхъ фирмъ.

Наконецъ, Кіевъ является крупнымъ центромъ *по торговлѣ лѣсомъ и желѣзомъ.* Въ отношеніи лѣсной торговли Кіевъ находится въ особо благопріятныхъ условіяхъ, будучи связующимъ зве-

номъ между сѣвернымъ райономъ—производительнымъ и южнымъ—потребительнымъ; лѣсъ сплавляется съ верховьевъ Днѣпра и его притоковъ и частію проходитъ мимо водою, а частію поступаетъ на кіевскія лѣсопильни для переработки. Желѣзо получается въ Кіевѣ, главнымъ образомъ изъ Германіи и идетъ на сахарные и другіе заводы, а также въ крупныя экономіи. Для поддержанія сношеній съ русскими потребителями, германскіе заводчики имѣютъ въ Кіевѣ своихъ постоянныхъ агентовъ, чрезъ посредство которыхъ и совершается большинство сдѣлокъ. Желѣзо рускихъ заводовъ вплоть до послѣдняго времени не пользовалось широкимъ распространеніемъ и только теперь оно стало входить въ употребленіе, хотя сбытъ его пока еще ограниченъ.

Отъ вокзала рельсовый путь направляется мимо предмѣстья Шулявки и, обогнувъ Кадетскую рощу, идетъ по ровной мѣстности. Видъ на Кіевъ съ линіи Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ далеко не такъ красивъ, какъ для проѣзжающихъ по Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дорогѣ. Тамъ Кіевъ виденъ изъ-за Днѣпра; тамъ открывается дѣйствительно замѣчательная панорама. Но и здѣсь взглядъ, брошенный на Кіевъ изъ окна вагона Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, оставляетъ сильное впечатлѣніе: сверкающіе главы церквей и куполы соборовъ, темно-красное зданіе

университета, ряды стройныхъ тополей и масса зелени, изъ которой выглядываютъ дома и постройки разбросанные по холмамъ,—всё это вмѣстѣ, дополняя другъ друга, даетъ картину на долго остающуюся въ памяти.

Въ ближайшемъ сосѣдствѣ съ Кіевомъ, по правую сторону рельсоваго пути, виднѣется селеніе Братская Борщаговка, а по лѣвую селеніе Желаны. Селеніе *Братская Борщаговка* въ прежнее время принадлежало Кіево-Братскому монастырю; оно лежитъ въ 10 верстахъ отъ Кіева на западъ; достопримѣчательность Братской Борщаговки составляетъ красивый каменный храмъ, въ которомъ находится чудотворная икона Божіей Матери, именуемая Борщаговскою. На поклоненіе иконы стекается весьма много богомольцевъ изъ Кіева, особенно въ первый воскресный день послѣ новолунія, когда освящается вода въ особомъ колодцѣ.

На 12 верстѣ отъ Кіева находится полустанція

Жуляны. Названіе Жуляны есть испорченное наименованіе близъ лежащаго селенія *Желаны*; селеніе это извѣстно еще со временъ Владиміра Святаго и здѣсь, по преданію, находился одинъ изъ его загородныхъ дворцовъ. Желаны неоднократно упоминаются въ нашихъ древнѣйшихъ лѣтописяхъ; при Желани 23 іюля 1093 г. былъ разбитъ половцами Святополкъ, въ 1161 г. убитъ бывшій нѣкоторое время великимъ княземъ кіевскимъ Изяславъ Давидовичъ. Отъ эпохи ве-

ликокняжеской въ нынѣшнемъ селеніи Желани ничего не осталось, исключая нѣсколькихъ кургановъ, скрывающихъ, безъ сомнѣнія, кости сражавшихся здѣсь за Кіевъ и русскую землю. Въ желѣзнодорожномъ отношеніи полустанція Жуляны ничѣмъ не замѣчательна, служа исключительно разъѣздомъ и имѣя значеніе только съ точки зрѣнія интересовъ обезпеченія правильности движенія поѣздовъ. Здѣсь нельзя не указать, что хорошо бы было испорченное неблагозвучное названіе полустанціи Жуляны измѣнить въ Желаны и тѣмъ возстановить не только правильное наименованіе, но и способствовать сохраненію этимъ путемъ воспоминаній о древнемъ селеніи великокняжеской эпохи, отмѣченномъ нашимъ древнимъ лѣтописцемъ.

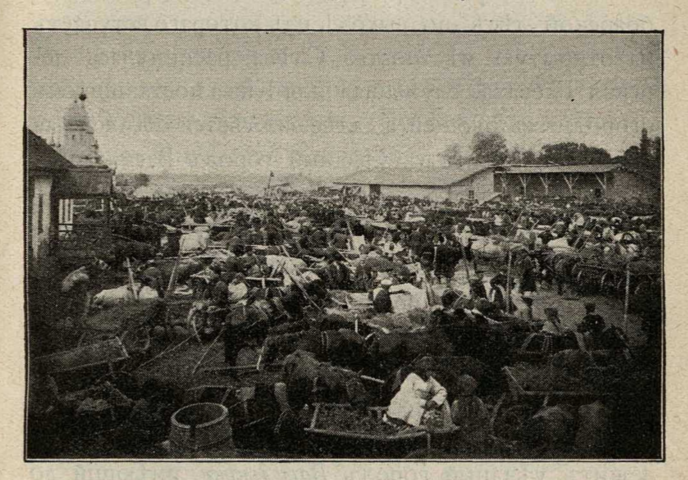
Боярка станція на 21 верстѣ отъ Кіева, расположена вблизи деревни Будаевки; между тѣмъ деревня Боярка, давшая названіе станціи находится въ трехъ верстахъ. Станція Боярка имѣетъ значеніе, какъ наиболѣе популярная дачная мѣстность въ окрестностяхъ Кіева; близость къ городу, удобное сообщеніе и здоровый лѣсной воздухъ, все это способствуетъ привлеченію дачниковъ и лѣтомъ Боярка принимаетъ видъ густонаселеннаго оживленнаго городка. Большой сосновый лѣсъ, кумысо-лечебное заведеніе и возможность всегда пользоваться врачебною помощью, придаютъ Бояркѣ значеніе климатической станціи. Съѣздъ дачниковъ

бываетъ очень большой и даже сюда пріѣзжаютъ на лѣтнее время не только изъ Кіева, но и изъ другихъ городовъ, такъ напр., въ послѣдніе годы многіе врачи отправляютъ больныхъ на лѣтній сезонъ изъ Одессы въ Боярку. Большимъ недостаткомъ Боярки является отсутствіе удобнаго мѣста для купанья; имѣется небольшой прудъ, но онъ пользуется печальною извѣстностью среди мѣстныхъ жителей, такъ какъ дно его представляетъ рядъ глубокихъ ямъ, дѣлающихъ купанье на открытомъ воздухѣ весьма опаснымъ. Лѣтомъ, въ праздничные дни, оживленіе въ Бояркѣ усиливается вслѣдствіе наплыва кіевлянъ, для которыхъ мѣстность эта съ каждымъ годомъ дѣлается все болѣе и болѣе излюбленнымъ мѣстомъ загодныхъ прогулокъ. Привлеченію гуляющихъ много способствуютъ вокально-музыкальные концерты, устраиваемые въ Бояркѣ желѣзнодорожными хоромъ и оркестромъ, а равно цѣлый рядъ дачныхъ поѣздовъ, дающихъ возможность въ любое время выѣхать изъ Кіева и вернуться обратно.

Въ 10 верстахъ отъ станціи Боярка на берегу ручья Трубища находится *м. Ясногородка*, которое существовало еще въ XVI вѣкѣ; но извѣстность оно пріобрѣло съ конца XVII вѣка, когда сдѣлалось резиденціей князей Шуйскихъ, потомковъ царя Василія Ивановича Шуйскаго. Въ Ясногородкѣ находится большой каменный дворецъ, построенный въ половинѣ XVIII вѣка княземъ

Игнатіемъ Шуйскимъ среди обширнаго парка; дворецъ и паркъ окружены валомъ съ наружнымъ рвомъ, наполнявшимся въ былое время водою изъ рѣки Трубища. Нынѣ Ясногородское имѣніе принадлежитъ землевладѣлицѣ Янинѣ Сиріушъ-Залѣсской и обращаетъ на себя вниманіе весьма удачными опытами предупрежденія расширенія овраговъ и укрѣпленія летучихъ песковъ. М. Ясногородка, имѣющее до 2-хъ тысячъ жителей, можетъ служить характернымъ образчикомъ малороссійскаго поселенія. Конечно, всепоглощающее время наложило уже свою руку на типичныя черты малоросса прежняго времени, отразилось на его бытѣ, привычкахъ и вѣрованіяхъ; новыя условія жизни все болѣе и болѣе вторгаются въ украинскую деревню, производя нивеллировку, сглаживая характерныя особенности внѣшней жизни и внутренняго строя украинца. Но и до настоящаго времени во многомъ еще сохранились тѣ особенности малороссійскаго племени, кототорыя въ живыхъ образахъ запечатлѣлъ въ своихъ безсмертныхъ произведеніяхъ Н. В. Гоголь. Ярмарка въ Ясногородкѣ является картинкою цѣликомъ выхваченною изъ его «Вечеровъ» и «Вія» и снимокъ съ ясногородской ярмарки могъ-бы служить къ нимъ прекрасною иллюстраціею. Крестьянская толпа, мужики въ свиткахъ и бараньихъ шапкахъ, женщины съ повязанными черными платками головами. Здѣсь, среди волнующейся толпы,

на каждомъ шагу попадаются гоголевскіе типы: вотъ степенно шагаетъ Солопій Черевикъ, далѣе «лущитъ свой подсолнечникъ» хорошенькая Параска, поджидающая Охрима Голопупенкова, а въ сторонѣ ссорится сварливая Хивря. А вотъ и она, несомнѣнно она, почтенная тетушка Ивана Федоровича Шпоньки, Василиса Кашпаровна съ дѣвкою, несущею за ней корзину для покупокъ....



Ярмарка въ Ясногородкѣ.

«Шумъ, брань, мычанье, блеяніе, ревъ,—все сливается въ одинъ нестройный говоръ. Волы, мѣшки, сѣно, цыгане, горшки, бабы, пряники— все ярко, пестро, нестройно, мечется кучами и снуется передъ глазами. Разноголосныя рѣчи по-

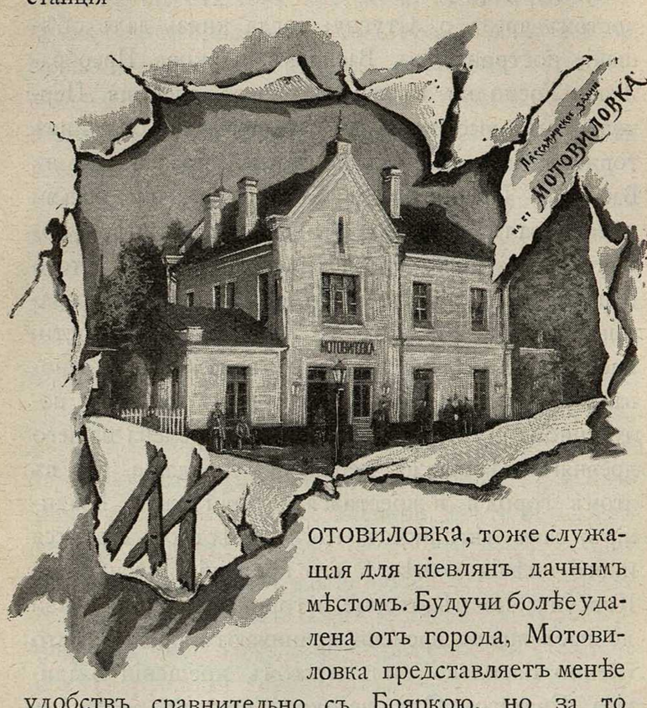
топляютъ другъ друга и ни одно слово не выхватится, не спасется отъ этого потопа; ни одинъ крикъ не выговорится ясно. Только хлопанье по рукамъ торгашей слышится со всѣхъ сторонъ ярмарки. Ломается возъ, звенитъ желѣзо, гремятъ сбрасываемыя на землю доски и закружившаяся голова не знаетъ куда обратиться»....

За Бояркою рельсовый путь пересѣкаетъ боярской лѣсъ, по выходѣ изъ котораго вступаетъ на открытую мѣстность. Слѣва раскинулась деревня Глеваха, служащая для Кіева поставщикомъ огородныхъ овощей, а далѣе виднѣется обсаженная деревьями дорога въ уѣздный городъ Васильковъ.

Васильковъ станція на 34 верстѣ отъ Кіева; до послѣдняго времени это былъ незначительный остановочный пунктъ и только теперь, съ усиленіемъ торговой и промышленной дѣятельности въ районѣ станціи, обороты ея по отправкѣ и прибытію грузовъ стали расширяться. Это побудило построить новое пассажирское зданіе, которое открыто въ 1897 году. Въ $7^1/_2$ верстахъ отъ станціи лежитъ уѣздный городъ *Васильковъ*, имѣющій до 20 т. жителей. Это самый заурядный уѣзный городъ, не имѣющій въ себѣ ничего привлекательнаго. Но съ нимъ связаны историческія воспоминанія. Въ древности онъ назывался Василевъ и здѣсь въ 996 году произошла несчастливая встрѣча великаго князя Владиміра съ печенѣгами. Владиміръ выступилъ противъ нихъ съ небольшой дру-

жиной, потерпѣлъ пораженіе и при отступленіи вынужденъ былъ скрываться нѣкоторое время подъ мостомъ чрезъ р Стугну; тогда князь далъ обѣщаніе построить въ Василевѣ церковь Преображенія Господня въ память своего спасенія. Церковь была выстроена и освящена съ большимъ торжествомъ; съ тѣхъ поръ князь праздновалъ въ Василевѣ Преображеніе, въ продолженіи восьми дней давалъ обильное угощеніе дружинѣ и людямъ, варя триста проваръ меду, и послѣ этого отправлялся въ стольный градъ Кіевъ къ празднику Успенія Богоматери. По всей вѣроятности, Василевъ, нынѣшній Васильковъ на Стугнѣ, основанъ самимъ Владиміромъ и названъ по имени, полученному имъ при крещеніи; во времена нашего древняго лѣтописца держалось преданіе, что въ этомъ городѣ и крестился великій князь Владиміръ; самъ лѣтописецъ, какъ извѣстно, держится иного мнѣнія о мѣстѣ его крещенія, именно въ Корсунѣ; но нѣкоторые историки русской церкви до настоящаго времени принимаютъ преданіе, что именно Василевъ былъ мѣстомъ крещеніи Владиміра Святаго. Отъ великокняжеской эпохи въ Васильковѣ сохранился только рядъ валовъ и насыпей вышиною около 2 саж., упирающихся съ одной стороны въ р. Стугну, а съ другой въ ручей Василевъ.

Далѣе на 44-й верстѣ отъ Кіева находится станція



Мотовиловка, тоже служащая для кіевлянъ дачнымъ мѣстомъ. Будучи болѣе удалена отъ города, Мотовиловка представляетъ менѣе удобствъ сравнительно съ Бояркою, но за то жизнь въ Мотовиловкѣ гораздо покойнѣе, а дачи дешевле; большой сосновый лѣсъ служитъ мѣстомъ для прогулокъ, а значительный прудъ, образуемый рѣкою Стугною,—для купанья. Крупнымъ недостаткомъ является отсутствіе хорошей воды для питья.

На 60-й верстѣ расположена станція

Фастовъ, начальный пунктъ Фастовской вѣтви (б. Фастовской жел. дороги), съ прекраснымъ вокзаломъ и хорошимъ буфетомъ. Въ желѣзнодорожномъ отношеніи Фастовъ заслуживаетъ вниманія, какъ мѣстонахожденіе оборотнаго паровознаго депо и завода для пропитки дубовыхъ шпалъ. *Мѣстечко Фастовъ* расположено при самомъ рельсовомъ пути, по правую сторону отъ Кіева, на берегу р. Унавы (притокъ р. Ирпеня). Въ настоящее время Фастовъ большое промышленное мѣстечко съ населеніемъ свыше 10 т. душъ обоего пола; двѣ православныхъ церкви, построенныхъ въ срединѣ прошлаго столѣтія, католическій костелъ, водяныя мельницы, кирпичные и кожевенные заводы, имѣется народное училище, еженедѣльно собираются базары и 7 разъ въ годъ бываютъ ярмарки. Торговое значеніе Фастова обусловливается нахожденіемъ на трактѣ, идущемъ изъ Радомысля, и соединяющемъ Полѣсье съ Украйной. Полѣсье везетъ свои произведенія: лѣсной матеріалъ, кустарныя издѣлія (какъ-то: бочарныя работы, возы, сани и пр.), деготь, смолу, стекло, а въ послѣднее время, по выкорчевкѣ большихъ пространствъ съ обращеніемъ таковыхъ въ пахотную землю, зерно, хмѣль и пр. Взамѣнъ идутъ: пшеница, разные маруфактурные и бакалейные товары, керосинъ, соль и пр. Все это проходитъ чрезъ Фастовъ. Съ внѣшней стороны Фастовъ

вполнѣ благоустроенное чистенькое мѣстечко, имѣющее всѣ данныя, чтобы сдѣлаться для Кіева пригороднымъ дачнымъ пунктомъ. Большой лѣсъ, живописныя окрестности, прекрасное купанье въ рѣкѣ Унавѣ и наконецъ, колодцы съ здоровою желѣзистою водою,—все это даетъ Фастову большія преимущества въ дачномъ отношеніи сравнительно съ Бояркою и Мотовиловкою. Жизнь въ мѣстечкѣ дешева, а санитарныя условія вполнѣ удовлетворительны.

Мѣстечко Фастовъ многократно упоминается въ описаніи козацкихъ войнъ съ Польшею; остатки старинныхъ укрѣпленій и значительное число окружающихъ его могилъ, свидѣтельствуютъ о военныхъ дѣйствіяхъ, происходившихъ въ этомъ пунктѣ, имѣвшемъ стратегическое значеніе по своему положенію на военныхъ путяхъ. Когда основанъ Фастовъ неизвѣстно, но онъ уже упоминается въ концѣ XV вѣка, а въ началѣ XVI вѣка принадлежалъ Васенцевичамъ, называвшимся также Макаревичами. Андрей Макаревичъ заложилъ его Пацу, папскому епископу кіевскому; со смертію послѣдняго епископа, въ 1845 г. Фастовъ поступилъ въ вѣдѣніе государственныхъ имуществъ. Выдающимися годами въ исторіи Фастова считаются: 1649 годъ, когда Богданъ Хмельницкій, явившись сюда во время ярмарки, очистилъ его отъ поляковъ и уничтожилъ іезуитскій коллегіумъ и монастырь бернардиновъ; въ 1686 г. имъ овла-

дѣлъ гетманъ Семенъ Палій; 1768 г. предводители гайдамаковъ Швачка и Бондаренко заняли Фастовъ, прогнали ксендзовъ, убили до 600 человѣкъ шляхты и разрушили костелъ.

За Фастовомъ линія желѣзной дороги входитъ въ центръ русскаго сахарнаго производства, имѣющаго не только выдающееся, но даже преобладающее значеніе въ экономической жизни Юго-Западнаго края. Вдоль линій Кіевъ—Одесса, Казатинъ—Ровно, Фастовъ—Знаменка, въ районѣ Уманскихъ и Новоселицкихъ вѣтвей дѣйствуетъ 135 свеклосахарныхъ и сахаро-рафинадныхъ заводовъ, т. е. половина всѣхъ подобныхъ заводовъ Россіи. Значеніе сахарнаго производства лучше всего можно охарактеризовать цифрами, показывающими результаты операцій сахарныхъ заводовъ; свекловичныя плантаціи только въ трехъ губерніяхъ Юго-Западнаго края занимаютъ площадь въ 150.000 десятинъ земли, ежегодно въ переработку поступаетъ отъ 15 до 20 милліоновъ десятипудовыхъ берковцевъ свекловицы; заводы Юго-Западнаго края расходуютъ ежегодно до 200.000 кубическихъ саженъ дровъ и до 10 милліоновъ пудовъ каменнаго угля; на нихъ работаетъ около 50.000 человѣкъ рабочихъ; наконецъ, они вырабатываютъ ежегодно болѣе 20 милліоновъ пудовъ сахара.

Первый свеклосахарный заводъ въ Кіевской губерніи былъ устроенъ въ 1834 году графомъ

Львомъ Потоцкимъ въ имѣніи Орловцѣ Черкасскаго уѣзда; затѣмъ, въ 1836 году возникъ другой въ имѣніи помѣщика Четверикова Почапинцахъ Звенигородскаго уѣзда и наконецъ, третій выстроилъ графъ Ярославъ Потоцкій въ с. Ситковцахъ Липовецкаго уѣзда. Но эти первыя попытки были не совсѣмъ удачны: при неопытности самихъ владѣльцевъ, при невозможности найти хорошихъ мастеровъ, затрудненіяхъ въ дѣлѣ пріобрѣтенія и исправленія машинъ, а равно вслѣдствіе скептическаго отношенія къ этимъ предпріятіямъ со стороны потребителей, которые были убѣждены въ низкомъ достоинствѣ свекловичнаго сахара, доходы піонеровъ свеклосахарнаго производства не покрывали расходовъ производства и заводы давали своимъ владѣльцамъ одни убытки. Неудачи первыхъ заводовъ оказали весьма вредное вліяніе на дѣло водворенія сахарнаго производства въ нашемъ краѣ, поддерживая предубѣжденіе противъ предпріятій этого рода и отклоняя отъ нихъ помѣщиковъ и капиталистовъ. Нуженъ былъ удачный опытъ, чтобы поднять сахарное производство въ общемъ мнѣніи. Такимъ удачнымъ опытомъ было устройство графомъ Бобринскимъ Смѣлянскаго сахарнаго завода; основательно ознакомившись съ техникой производства, имѣя большія средства, онъ въ короткое время довелъ свой заводъ до высокой степени совершенства; значительный доходъ, получаемый графомъ Бобринскимъ, уничтожилъ предубѣжденіе противъ са-

харнаго производства и помѣщики Кіевской, Подольской, Волынской, Черниговской и Полтавской губерній принялись за постройку сахарныхъ заводовъ. До 1861 года свеклосахарное производство имѣло не столько фабричный, сколько хозяйственный характеръ; владѣльцемъ завода былъ помѣщикъ, рабочими его крѣпостные, свекловица получалась исключительно изъ собственнаго имѣнія. Въ 1861 году, съ освобожденіемъ крестьянъ, для свеклосахарной промышленности, равно какъ и для многихъ другихъ производствъ, наступилъ кризисъ, выразившійся закрытіемъ нѣсколькихъ мелкихъ сельско-хозяйственныхъ заводовъ и нѣкоторымъ уменьшеніемъ производства на остальныхъ. Однако, кризисъ продолжался всего года два; свеклосахарные заводы быстро освоились съ новыми условіями производства, приняли фабричный характеръ и зачастую стали организоваться на акціонерныхъ началахъ. Свеклосахарная промышленность стала быстро расти, начали вводиться различныя усовершенствованія въ техникѣ производства, расширялась площадь свекловичныхъ плантанцій и количество вырабатываемаго сахара настолько увеличилось, что онъ не только вытѣснилъ съ внутреннихъ рынковъ сахаръ привозной, но сталъ даже видною статьею нашего отпуска за границу. Въ дѣлѣ водворенія у насъ сахароваренія оказалъ большія услуги И. М. Бродскій, образовавшій Александровское Товарищество свеклосахарныхъ и рафинадныхъ заводовъ. Впрочемъ, объ Александровскомъ

Товариществѣ будетъ сказано болѣе подробно далѣе при описаніи заводовъ, принадлежащихъ Товариществу. Ростъ сахарнаго производства у насъ еще не закончился и надо ожидать, что въ ближайшемъ будущемъ число сахарныхъ заводовъ будетъ увеличиваться въ зависимости съ одной стороны отъ усиленія спроса на сахаръ со стороны возростающаго въ числѣ населенія, а съ другой—вслѣдствіе того,—что этого рода заводы даютъ большіе дивиденды. Во время послѣднихъ кіевскихъ контрактовъ 1898 года выяснилось, что въ Юго-Западномъ краѣ и въ Малороссіи предстоитъ постройка 15 новыхъ свеклосахарныхъ заводовъ.

Отъ Фастова рельсовый путь направляется на юго-западъ и проходитъ мимо *м. Трилѣсы*, гдѣ устроенъ блокъ-постъ. Названное мѣстечко памятно тѣмъ, что въ послѣдніе годы существованія Польскаго королевства, здѣсь проходила государственная граница и существовалъ таможенный пунктъ. Вдали за Трилѣсами виднѣется *м. Мало-Половецкое*, напоминающее древнихъ кочевниковъ—половцевъ, съ которыми вели борьбу кіевскіе князья.

На 77-й верстѣ расположена станція

Кожанка, названная по имени близъ лежащаго селенія, раскинувшагося по берегамъ рѣчки Каменки. Здѣсь имѣется свеклосахарный заводъ, принадлежащій графинѣ М. Е. Браницкой, водяная мукомольная мельница и кирпичный заводъ; къ сахарному заводу проложена желѣзнодорожная вѣтвь протяженіемъ $2^1/_2$ версты.

По пути отъ Кожанки виднѣется *м. Романовка*, принадлежавшее въ началѣ XVII в. княгинѣ Софьѣ Ходкевичъ, а въ ближайшемъ сосѣдствѣ съ рельсовымъ путемъ находится село *Чернявка*, давшее свое названіе расположенному здѣсь блокъ-посту.

На 96-й верстѣ отъ Кіева желѣзная дорога подходитъ къ сел. *Попельнѣ*, при которомъ расположена станція

Попельня. Станція эта, въ сферу вліянія которой входитъ значительная часть Сквирскаго уѣзда Кіевской губерніи, обращаетъ на себя вниманіе, какъ важный пунктъ отправки хлѣбныхъ грузовъ, муки и сахара Въ районѣ станціи расположено три свеклосахарныхъ завода: *Корнинскій*, *Ходорковскій* и *Андрушковскій*. Мукомольное производство составляетъ здѣсь видную отрасль мѣстной промышленности и станція Попельня однихъ только отрубей отправляетъ ежегодно до 100.000 п.

Постановка мукомольнаго производства въ Юго-Западномъ краѣ представляетъ свои исключительныя особенности, на которыхъ слѣдуетъ остановиться.

За Днѣпромъ, особенно въ центральныхъ и приволжскихъ губерніяхъ, владѣлецъ мельницы является вмѣстѣ съ тѣмъ и промышленникомъ-мукомоломъ. Тамъ мельничное дѣло тѣсно связано съ собственниками мельницъ, вслѣдствіе чего является возможность возникновенія мукомольныхъ «фирмъ», имѣющихъ свою исторію. Нѣкоторыя изъ этихъ «фирмъ» извѣстны на всю Россію и

имѣютъ прочно установившуюся репутацію. Ничего подобнаго въ Юго-Западномъ краѣ, если оставить въ сторонѣ Кіевъ, нѣтъ. Здѣсь, въ силу особенныхъ условій племеннаго состава народонаселенія, мукомольная промышленность оказывается поставленной на иныхъ основаніяхъ, почти неизвѣстныхъ центру Россіи и Поволжью. Здѣсь почти всегда владѣльцемъ мельницы является одно лицо, а мукомольнымъ промышленникомъ—другое. Здѣсь большинство мельницъ принадлежитъ не мукомоламъ, а землевладѣльцамъ, которые сами въ мучномъ промыслѣ никакого участія не принимаютъ, а сдаютъ свои мельницы или въ аренду, или даже для временнаго перемола. Въ значительномъ большинствѣ случаевъ «перемольщиками» являются евреи, которымъ почему либо придетъ въ голову заняться перемоломъ пшеницы или ржи, при чемъ количество такого рода перемольщиковъ и размѣръ ихъ операцій оказываются всецѣло зависящими отъ временныхъ настроеній мучнаго рынка. Въ одномъ году владѣлецъ мельницы можетъ имѣть много перемольщиковъ, которые будутъ платить хорошія цѣны за перемолъ «куля», а въ другомъ, наоборотъ, мельница можетъ бездѣйствовать значительную часть года, или же оказывается вынужденною сильно понижать цѣны за перемолъ. Мукомольную промышленность Юго-Западнаго края можно назвать, во первыхъ—мелкой, а вторыхъ—спекулятивной, находящейся всецѣло въ рукахъ евреевъ. Юго-Западныя мукомолы — это своего

рода эфемериды, весьма слабо связанные съ мукомольною промышленностью и могущіе, смотря по обстоятельствамъ, сегодня быть мукомолами, а завтра—торговцами солью или смолой.

При дер. *Лозовики*, лежащей въ 5 вер. отъ ст. Попельни, находятся прекрасныя залежи каолина, содержащаго ничтожную примѣсь желѣза и вполнѣ пригоднаго для полученія химически чистаго каолина. Здѣсь въ прошломъ году возникъ *Южно-русскій каолиновый заводъ* П. Б. Адельгейма. Благодаря незначительному сравнительно съему, покрывающему каолиновыя залежи, послѣднія разрабатываются открытымъ способомъ. Подъ верхнимъ слоемъ чернозема залегаютъ красноватыя глины, за которыми уже слѣдуетъ пластъ каолина мощностью отъ $^3/_4$ до 2 саж. Разработкой занимаются до 40 чел. рабочихъ, исключительно мѣстныхъ крестьянъ, получающихъ поденную плату отъ 20 до 70 к. Изготовленный заводомъ отмученный каолинъ находитъ большой спросъ со стороны писчебумажныхъ, фарфоровыхъ и фаянсовыхъ фабрикъ, затѣмъ идетъ для выдѣлки химической посуды и пр.

За Попельней, оставляя вправо небольшое мѣстечко *Сокольчу*, близъ котораго расположенъ *блокъ-постъ Харлѣевка*, рельсовый путь направляется къ станціи

Бровки. Районъ этой станціи, такъ же какъ и предыдущей, отличается плодородіемъ и потому станція Бровки принадлежитъ къ числу тѣхъ стан-

цій Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, которыя обращаютъ на себя вниманіе по количеству отправки хлѣбныхъ грузовъ. Кромѣ того, въ сосѣдствѣ съ Бровками находятся три сахарныхъ завода: *Андрушевскій, Иванковскій* и *Яроповичскій*; первый принадлежитъ землевладѣльцу Н. А. Терещенко, а два остальныхъ акціонернымъ обществамъ.

Въ 15 верстахъ, при *м. Андрушевкѣ* и сосѣднихъ селеніяхъ, расположено Андрушевское имѣніе одного изъ богатѣйшихъ землевладѣльцевъ Юго-Западнаго края Н. А. Терещенко, которому въ Кіевской и сосѣднихъ съ нею губерніяхъ принадлежитъ всего до 50.000 десятинъ. Андрушевское имѣніе заключаетъ въ себѣ $16^1/_2$ тыс. десят. земли, изъ которыхъ подъ пахотью находится 11 тыс. дес., подъ лѣсомъ до 4 тыс. дес. и подъ сѣнокосами $1^1/_2$ тыс. дес. Въ лѣсахъ преобладаетъ дубъ и площадь дубоваго лѣса занимаетъ $2^1/_2$ тыс. дес. Андрушевское имѣніе принадлежитъ къ числу наиболѣе благоустроенныхъ имѣній Юго-Западнаго края; для обработки почвы примѣняются усовершенствованныя машины и орудія, и между прочимъ, работаетъ пять локомобилей и пять паровыхъ молотилокъ. Дѣло ведется здѣсь на самыхъ широкихъ началахъ: ежегодно продается хлѣба болѣе чѣмъ на 500.000 рублей, свекловица культивируется для надобностей собственнаго сахарнаго завода; для удобренія примѣняются всѣ рекомендуемыя наукою вещества, какъ-то: навозъ, дефекаціонная грязь, суперфосфатъ, селитра, кровь,

гипсъ и пр. Общій итогъ затратъ по эксплоатаціи имѣнія простирается до 124.000 руб. въ годъ.

Далѣе, рельсовый путь вступаетъ въ предѣлы Бердичевскаго уѣзда Кіевской губерніи; на границѣ между Сквирскимъ и Бердичевскимъ уѣздами расположенъ *блокъ-постъ Вчерайше*, названный по имени сосѣдняго мѣстечка. За блокъ-постомъ Вчерайше находится станція

Чернорудка, лежащая въ 132 верстахъ отъ Кіева. На этой станціи заслуживаетъ особаго вниманія система централизаціи стрѣлокъ; здѣсь для управленія стрѣлками и сигналами изъ центральнаго поста примѣнена гидравлическая система итальянскихъ инженеровъ Біанки и Серветаца. Благодаря этой системѣ путемъ перевода маленькаго рычага представляется возможность управлять стрѣлками, расположенными за полъ-версты. Въ виду неудобства, при нашемъ климатѣ, пользованія водою въ качествѣ движущей силы, примѣняется керосинъ. Сфера вліянія станціи Чернорудки, благодаря сосѣдству большой узловой станціи Казатина, довольно ограничена. Изъ промышленныхъ предпріятій, находящихся въ районѣ Чернорудки, обращаютъ на себя вниманіе принадлежащіе наслѣдникамъ Ф. А. Терещенко свеклосахарный и винокуренный заводы, расположенные при мѣстечкѣ Червонномъ въ 16 вер. отъ станціи.

Отъ Чернорудки желѣзная дорога направляется на юго-западъ; на лѣво изъ оконъ вагона виднѣется селеніе *Малая Чернявка*, имѣніе помѣ-

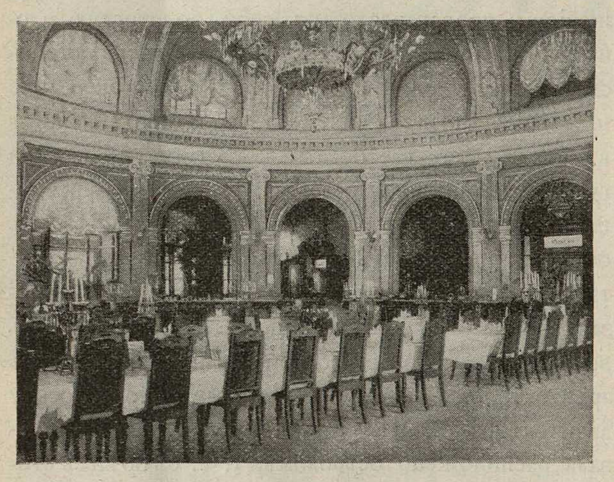
щика Куриловича; далѣе, съ правой стороны, почти у самаго полотна дороги, расположено небольшое *сел. Радзивиловка*, пройдя которое устроенъ *блокъ-постъ Вернигородокъ*. Далѣе на 148-й верстѣ отъ Кіева, находится станція



азатинъ—едва-ли не самая важнѣйшая узловая станція Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ съ однимъ изъ лучшихъ вокзаловъ всей русской рельсовой сѣти. Находясь на пути между Кіевомъ и Одессою, въ пунктѣ соединенія желѣзнодорожныхъ линій, ведущихъ съ одной стороны на Брестъ и Граево, а съ другой—на Умань, Казатинъ является весьма оживленнымъ центромъ, гдѣ господствуетъ постоянное движеніе, гдѣ круглыя сутки

приходятъ и отходятъ поѣзда и безпрерывно смѣняется спѣшащая, суетящаяся и волнующаяся толпа пассажировъ. До постройки желѣзной дороги, окрестности Казатина были мѣстностью пустынной, съ рѣдкимъ населеніемъ, а самое мѣсто, занимаемое нынѣ станціею и станціонными сооруженіями, представляло изъ себя болотистую площадь совершенно негодную для обработки. Устройство здѣсь станціи сразу обогатило все окрестное населеніе и нынѣ районъ Казатина принадлежитъ къ числу наиболѣе богатыхъ мѣстностей Кіевской губерніи. Казатинъ буфетная станція по преимуществу; при существующемъ росписаніи поѣздовъ остановки въ Казатинѣ приходятся во время завтрака, обѣда, или ужина. Казатинскій вокзалъ, какъ уже сказано выше, одинъ изъ лучшихъ вокзаловъ русской рельсовой сѣти; онъ построенъ архитекторомъ А. В. Кобелевымъ по проекту архитектора В. И. Куликовскаго. Зданіе вокзала расположено островомъ, т. е. съ обѣихъ сторонъ его проложены рельсовые пути; это значительно усиливаетъ пропускную способность станціи и даетъ возможность одновременно принимать и отпускать нѣсколько поѣздовъ, устраняя въ то же время хожденіе пассажировъ по путямъ. Внутри зданія останавливаетъ на себѣ вниманіе роскошная овальная зала I и II класса; масса свѣта и воздуха, изящная орнаментировка, стильная мебель—все это дѣлаетъ эту залу одной изъ лучшихъ во всѣхъ отношеніяхъ среди буфетныхъ залъ на русскихъ

желѣзныхъ дорогахъ. Но кромѣ внѣшности казатинская зала отличается своими удобствами, такъ какъ все, что только необходимо пассажиру въ пути сосредоточено здѣсь въ ближайшемъ сосѣдствѣ: такъ, билетная касса и телеграфъ выходятъ особыми окнами въ залу, здѣсь-же рядомъ зала для



Станція Казатинъ. Внутренній видъ.

пріема багажа, съ противоположной стороны— мужская и дамская уборная, парикмахеръ...

Вечеромъ казатинскій вокзалъ особенно эфектенъ: волны свѣта электрическихъ фонарей далеко освѣщаютъ всѣ станціонные пути, сооруженія и окрестности; поѣздъ плавно несется на встрѣчу этому свѣту, оставляя за собою все погруженнымъ въ глубокій мракъ и останавли-

вается у перрона, залитаго мягкимъ молочнымъ свѣтомъ; когда же за симъ вступаешь въ ярко освѣщенный залъ, наполненный суетящейся толпой пассажировъ, среди которой мелькаютъ татарскія лица буфетной прислуги, то невольно замедляешь шаги, присматриваясь къ характерной картинѣ, бьющей здѣсь ключемъ жизни, картинѣ, рамами которой служитъ роскошное зданіе вокзала.

Въ желѣзнодорожномъ отношеніи Казатинъ весьма важный центръ; здѣсь находится основное депо и центръ управленія участка тяги, который по протяженію входящихъ въ районъ его рельсовыхъ путей, больше многихъ самостоятельныхъ желѣзныхъ дорогъ; изъ желѣзнодорожныхъ сооруженій заслуживаетъ упоминанія система механической централизаціи стрѣлокъ, сосредоточенная въ девяти высокихъ башняхъ и устроенная по англійской системѣ Сайкса.

Число служащихъ на станціи Казатинъ, въ мѣстномъ депо и мастерскихъ достигаетъ (включая семейства служащихъ) 5.000 человѣкъ; столь значительное скопленіе лицъ, стоящихъ у одного дѣла, связанныхъ однородными интересами, общими нуждами и потребностями вызвало возникновеніе въ Казатинѣ желѣзнодорожнаго народнаго училища, въ которомъ обучается до 200 мальчиковъ и дѣвочекъ, а затѣмъ постройку церкви. На послѣдней нельзя не остановиться. Желѣзнодорожная колонія въ Казатинѣ состоитъ, какъ уже сказано выше, изъ 5.000 человѣкъ; между

тѣмъ, ближайшая церковь находится въ м. Казатинѣ, находящемся въ 3-хъ верстахъ отъ станціи и служащіе весьма часто въ распутицу и вообще въ ненастное время лишены были возможности удовлетворять свои духовно-религіозныя потребности. Это обстоятельство вызвало мысль о постройкѣ собственной церкви, при чемъ инициатива въ данномъ случаѣ принадлежала всецѣло служащимъ на станціи Казатинъ. Съ разрѣшенія Управленія дорогъ была открыта среди служащихъ на линіяхъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ подписка, которая дала наличными 24 тыс. рублей; кромѣ того, поступило много пожертвованій строительными матеріалами, иконами и церковною утварью. Фасадъ церкви въ русскомъ вкусѣ, внутренняя же отдѣлка въ строгомъ византійскомъ стилѣ; эскизъ былъ сдѣланъ архитекторомъ Куликовскимъ; подробную-же разработку плана церкви, составленіе всѣхъ чертежей внутренней отдѣлки принялъ на себя архитекторъ Бетаки. Всѣ образа работы извѣстной кіевской иконописной мастерской Мурашко; запрестольный образъ— Моленіе о чашѣ, мѣстная икона—Спаситель, благословляющій дѣтей. Эти двѣ иконы помѣщены на видныхъ мѣстахъ не безъ нѣкоторой тенденціи, имѣя въ виду, что въ составъ прихожанъ церкви входятъ люди, исключительно живущіе своимъ личнымъ трудомъ, и для которыхъ заботы о насущномъ кускѣ хлѣба и объ обезпеченіи своихъ дѣтей составляютъ самый существенный интересъ

жизни. Освящена церковь 25 августа 1895 года высокопреосвященнымъ Іоанникіемъ, митрополитомъ Кіевскимъ и Галицкимъ. По окончаніи торжества освященія отецъ Несторъ Шараевскій, назначенный настоятелемъ казатинской церкви, сказалъ приличное случаю поученіе. Указавъ на значеніе дѣла постройки церквей, о вліяніи церкви на духовно-нравственную жизнь народа и отмѣтивъ тѣ мысли, которыя будутъ являться у путниковъ, проѣзжающихъ мимо Казатина и видящихъ въ сосѣдствѣ со станціей храмъ Божій, о. Несторъ закончилъ свою проповѣдь слѣдующими словами: «Въ заключеніе своего слова скажу только, о чемъ бы слѣдовало намъ особенно молиться въ этомъ храмѣ, стоящемъ на пути. Будемъ молиться, чтобы наши пути—желѣзныя дороги—были путями правды и истины, мира и любви, а не только корыстныхъ матеріальныхъ и эгоистическихъ стремленій, чтобы эти дороги приносили намъ только такія блага, какія непротивны волѣ Божьей: блага высшаго просвѣщенія, улучшенной культурою жизни, но въ тоже время не лишали насъ благъ, которыя составляютъ коренную основу благосостоянія нашего русскаго народа,—не подрывали нашу истинно-святую православную вѣру, не снимали съ насъ русскаго обличья и отличія, не сглаживали съ насъ особенностей нашего строго-русскаго характера, какъ въ духѣ, такъ и во внѣшности. А отъ насъ, чтобы уносили иностранцамъ

нашу вѣру святую, преданность церкви, Царю и отечеству, нашу любовь ко всѣмъ людямъ безъ различія религіи и національности, нашу неизмѣнную надежду, что наступитъ нѣкогда, а можетъ быть и скоро, время, когда всѣ люди подъ знаменемъ креста Господня, какъ братья, подадутъ другъ другу руку,—что и на самые усовершенствованные пути мы смотримъ прежде всего, какъ на средства къ достиженію это цѣли».

Изъ промышленныхъ предпріятій, находящихся въ районѣ станціи Казатина останавливаетъ на себѣ вниманіе *Махаринецкій свеклосахарный заводъ,* лежащій въ 9 верстахъ отъ станціи и соединенный съ послѣднею особою желѣзнодорожною вѣтвью. Махаринецкій заводъ принадлежитъ акціонерному обществу и является однимъ изъ наиболѣе значительныхъ свеклосахарныхъ заводовъ всего Юго-Западнаго края; на этомъ заводѣ вырабатывается ежегодно до 200 тысячъ пудовъ бѣлаго сахарнаго песка, идущаго преимущественно заграницу чрезъ Одессу.

Въ 15 верстахъ отъ Казатина лежитъ сел. *Зозулинцы;* само по себѣ это самое заурядное малороссійское поселеніе съ населеніемъ до 1200 душъ обоего пола. Но здѣсь находится женская практическая школа сельскаго хозяйства и домоводства М. Н. Маріуцъ-Гриневой. Практическая школа г-жи Гриневой, успѣшно функціонирующая

уже довольно продолжительное время, является у насъ на югѣ единственнымъ учрежденіемъ этого рода. Въ ней дѣвушки изучаютъ всѣ отрасли домашняго хозяйства и изучаютъ ихъ не только теоретически, но и на практикѣ, на живомъ дѣлѣ по новѣйшимъ образцамъ и подъ руководствомъ опытной, образованной хозяйки. Репутація воспитанницъ зозулинецкой школы настолько прочно установилась среди хозяевъ, что ихъ никогда не хватаетъ для удовлетворенія спроса на нихъ и это обстоятельство, взятое само по себѣ, можетъ служить лучшей рекомендаціей для школы.

За Казатиномъ рельсовый путь вмѣсто юго-западнаго принимаетъ все болѣе и болѣе южное направленіе. Характеръ мѣстности, прорѣзанной рельсовымъ путемъ, постепенно измѣняется: увеличивается количество лѣсовъ, появляются холмы и пригорки; вообще сказывается близость живописной Подоліи съ ея издавна извѣстными лѣсами, которые нынѣ, однако, значительно порѣдѣли. Вся мѣстность, не только прилегающая непосредственно къ желѣзной дорогѣ, но и болѣе отдаленная отъ таковой, густо населена; всюду виднѣются большія селенія и мѣстечки, окруженныя необозримыми полями. Характерною особенностью здѣшнихъ населенныхъ пунктовъ являются бѣлыя хаты малороссовъ, по типу своей постройки совершенно отличныя отъ избъ крестьянъ-великороссовъ.

Украйна вплоть до возсоединенія съ Россіею жила жизнію полною драматизма, будучи поприщемъ постоянной борьбы. Народъ испытывалъ всевозможныя бѣдствія и отъ внѣшнихъ и отъ внутреннихъ враговъ; но онъ не оставался пассивнымъ: онъ мстилъ врагамъ, боролся за свою самостоятельность и самобытность, обнаруживалъ геройскіе подвиги. Историческое прошлое, подвиги въ періоды борьбы съ кочевниками, татарами и поляками, отразились на складѣ характера мѣстнаго населенія и едва-ли гдѣ-либо въ другихъ губерніяхъ и областяхъ Европейской Россіи сохранилось столько народныхъ преданій и пѣсенъ объ историческихъ событіяхъ и лицахъ, какъ въ Украйнѣ. Впрочемъ, въ характерѣ малоросса вообще сильна поэтическая жилка, на что уже обращено вниманіе не только нашими отечественными этнографами, но даже и западно-европейскими учеными.

Извѣстный переводчикъ Пушкина и Лермонтова, нѣмецкій поэтъ Фр. Боденштедтъ, въ предисловіи къ изданію перевода избранныхъ народныхъ малороссійскихъ пѣсенъ на нѣмецкій языкъ (Die poetische Ukraine. Eine Sammlung Kleinrussischer Volkslieder) говоритъ, что «малороссійскій языкъ самый благозвучный изъ всѣхъ славянскихъ языковъ, съ большими музыкальными задатками» и что «ни въ какой другой землѣ дерево народной поэзіи не принесло такихъ величественныхъ плодовъ, нигдѣ духъ народа не запечатлѣлся такъ

живо и свѣтло въ пѣсняхъ, какъ у малороссовъ. Какое трогательное вѣяніе грусти, какія чувства высказываются въ пѣсняхъ, которыя поетъ казакъ на чужбинѣ! Какая нѣжность вмѣстѣ съ мужественною силою проникаетъ его любовныя пѣсни! Нужно еще отмѣтить тактъ и цѣломудріе, которыми проникнуты эти пѣсни! Необходимо признать, что народъ, который можетъ пѣть такія пѣсни и находить въ нихъ удовольствіе долженъ стоять далеко не на низшей ступени развитія». Въ этомъ же родѣ отзывается Тальви, обращая кромѣ того вниманіе на обиліе пѣсенъ въ Малороссіи (Handbuch einer Geschichte der slavischen Sprachen und Literatur nebst einer Skizze ihrer Volkspoesie). Лукичъ (Slavische Blätter I, 6, 294) говоритъ: «языкъ малороссовъ, которые живутъ въ срединѣ славянства, больше всего приближается къ великорусскому, но понятенъ легко всѣмъ другимъ славянамъ; онъ отличается гармоніею, легкостью и между всѣми родственными ему языками сѣвера имѣетъ наибольшую приспособленность къ музыкѣ и пѣнію. Народная поэзія малороссовъ самая богатая въ Европѣ. Она отличается эстетическими достоинствами и поэтическимъ вдохновеніемъ, мѣткостью выраженій и имѣетъ въ себѣ нѣчто поднимающее, величественное, нѣчто чувствительно трогательное, меланхолическое и живописное».

Малороссійское населеніе подраздѣляется на

два типа: подолянъ и украинцевъ. У нихъ есть нѣкоторыя отличія въ наружности и говорѣ, но главнымъ образомъ въ костюмѣ; подоляне роста средняго, мужчины носятъ сзади длинные волосы, а замужнія женщины ихъ обрѣзываютъ; украинцы отличаются высокимъ ростомъ и большинство между ними сильные брюнеты, брѣютъ бороды, а во многихъ мѣстахъ и головы, оставляя только чубъ. Что касается одежды, то подоляне носятъ сѣрыя вышитыя свиты, бѣлыя съ краснымъ шитьемъ рубахи, широкіе шаровары и сапоги или кожаные лапти, называемые постолами, а украинцы — коричневыя свиты, вышитыя полотняныя рубахи съ низкимъ воротомъ, очень широкіе штаны, опущенные въ сапоги, зимою барашковыя шапки, лѣтомъ—соломенныя шляпы съ широкими полями; обувь украинцевъ составляютъ чоботы, у женщинъ черевики. Женщины обертываютъ станъ двумя кусками матеріи, привязываемыми поясомъ и называемыми плахтою и запаскою; верхняя женская одежда также состоитъ изъ свиты. Дѣвушки голову убираютъ цвѣтами и лентами, а женщины носятъ очипки. По языку подоляне и украинцы мало отличаются другъ отъ друга и отъ заднѣпровскихъ малороссовъ, съ которыми имѣютъ одинаковые обряды, нравы и обычаи и всѣ исповѣдуютъ православную вѣру. Впрочемъ, надо замѣтить, что украинцы говорятъ болѣе чистымъ малороссійскимъ языкомъ, чѣмъ подоляне, въ языкѣ которыхъ слышатся иногда полонизмы.

Малороссы составляютъ преобладающую массу населенія Юго-Западнаго края и численность ихъ достигаетъ 8 милліоновъ, въ то время когда остальныхъ народностей насчитывается: евреевъ до 750 тыс., поляковъ до 80 тыс., великоруссовъ до 60 тыс., нѣмцевъ—30 т., чеховъ—25 тыс. и молдаванъ—12 тыс. душъ обоего пола.

Почва края, прорѣзываемаго линіей Кіевъ-Одесса, за исключеніемъ весьма не многихъ мѣстъ, состоитъ преимущественно изъ чернозема; черноземъ залегаетъ здѣсь пластомъ различной толщины съ примѣсью, болѣе или менѣе значительною, мѣстами глины, мѣстами песку и, наконецъ, прорѣзывается полосами супесей и песковъ большею частію по берегамъ рѣкъ. Плодородная черноземная почва, достаточное въ большинствѣ случаевъ орошеніе и здоровый климатъ дѣлаютъ этотъ край однимъ изъ наиболѣе густонаселенныхъ, богатыхъ и производительныхъ въ Россіи. Преобладающимъ занятіемъ населенія и главнымъ источникомъ его благосостоянія являются сельское хозяйство вообще и земледѣліе въ частности. Въ связи съ земледѣліемъ находится фабрично-заводская промышленность и торговля, стоящія здѣсь на высокой степени развитія и имѣющія весьма важное значеніе въ экономической жизни не только этого края, но даже и всей Россіи. Мѣстныя фабрики и заводы занимаются, почти исключительно, переработкою продуктовъ земледѣлія, а

потому и дѣятельность свою регулируютъ сообразно результатамъ урожая. Земледѣліе, какъ уже сказано выше, является главнымъ занятіемъ населенія. Около 75% всего населенія занимается хлѣбопашествомъ, а общее количество воздѣлываемой земли составляетъ, въ среднемъ, около 65% всей территоріи. Преобладающая здѣсь система хозяйства трехпольная и только изрѣдка, въ большихъ имѣніяхъ, встрѣчается плодоперемѣнная. Улучшеніе способовъ веденія хозяйства, введеніе раціональной обработки земли, правильныхъ сѣвооборотовъ и вообще прогрессъ въ системѣ полеводства, замѣчается по большей части только въ тѣхъ имѣніяхъ, гдѣ существуютъ сахарные заводы, принадлежащіе крупнымъ землевладѣльцамъ, или большимъ промышленнымъ товариществамъ и акціонернымъ компаніямъ, обладающимъ значительными оборотными и запасными капиталами. Мелкія крестьянскія хозяйства вообще не представляютъ ни развитія, ни упадка. Довольно удовлетворительнымъ является также состояніе помѣщичьихъ имѣній средней величины, гдѣ хозяйство ведется самими владѣльцами. Главное вниманіе, какъ крестьянъ, такъ и владѣльцевъ обращено на расширеніе запашекъ, при чемъ это расширеніе во многихъ мѣстахъ идетъ даже въ ущербъ развитію другихъ отраслей сельскаго хозяйства. Такъ, напримѣръ, сокращеніе во многихъ мѣстахъ до минимальныхъ размѣровъ площади, занимаемой лугами и выгонами, отзывается крайне невыгодно на ско-

товодствѣ: отсутствіе удобныхъ пастбищъ вызываетъ мельчаніе скота и уменьшеніе его количества. Самымъ распространеннымъ изъ культивируемыхъ злаковъ въ сѣверной части линіи Кіевъ-Одесса оказывается рожь, которая по мѣрѣ удаленія къ югу уступаетъ первенствующее мѣсто пшеницѣ; если взять въ общемъ всѣ поля, какъ владѣльческія, такъ и крестьянскія, то оказывается, что площадь, отводимая подъ рожь и пшеницу, равняется половинѣ всей пахатной земли.

Для характеристики хлѣбной производительности района линіи Кіевъ-Одесса приводится таблица, показывающая сборъ съ десятины главнѣйшихъ продовольственныхъ хлѣбовъ и количество свободныхъ запасовъ для отправки на рынки сбыта урожая 1897 г. Таблица эта составлена на основаніи цифроваго матеріала имѣющагося въ дѣлахъ Управленія Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, которое ведетъ статистику урожаевъ для опредѣленія размѣровъ ожидаемой перевозки хлѣбныхъ грузовъ.

Участки:	Пшеница		Рожь.		Ячмень.		Овесъ.	
	Сборъ съ десятины	Свободн. запасъ.	Сборъ съ десятины	Свободн. запасъ.	Сборъ съ десятины	Свободн. запасъ.	Сборъ съ десятины	Свободн. запасъ.
	п.	т. п.	п.	т. п.	п.	т. п.	п.	т. п.
Кіевъ-Казатинъ.	69	213	63	89	60	22	66	55
Казатинъ-Вапнярка	68	836	68	153	68	161	72	41
Вапнярка—Бирзула	95	2454	90	132	91	98	103	115
Бирзула—Одесса	78	3330	67	736	105	513	66	21
		6834		1110		794		232

Послѣ этого незначительнаго отступленія возвращаемся къ прерванному описанію. За Казатиномъ находится полустанція

Кордышевка, представляющая ничѣмъ особенно незамѣчательный остановочный пунктъ, существующій почти исключительно въ видахъ обезпеченія правильности движенія.

Далѣе на 167-й верстѣ отъ Кіева лежитъ станція

Голендры, названная по имени близъ лежащаго селенія. Голендрами зовутся въ юго-западномъ и сѣверо-западномъ краѣ потомки голландцевъ, поселившихся въ нѣкоторыхъ мѣстахъ еще въ XIII вѣкѣ, и нѣтъ сомнѣнія, что присвоеніе селенію этого названія должно быть поставлено въ связь съ переселеніемъ въ край голладцевъ.

Въ 8 верстахъ отъ станціи Голендры и въ трехъ верстахъ отъ линіи желѣзной дороги находятся при сел. Черепашинцахъ *гранитныя ломки,* эксплоатируемыя Управленіемъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. Мѣстность эта лежитъ въ полосѣ южно-русскаго гранитнаго плато, обнаруживающей, непосредственно подъ наносами, залеганія гранитовъ. При Черепашинцахъ гранитъ выступаетъ на поверхность въ ложбинѣ, поросшей лѣсомъ, въ видѣ небольшаго куполообразнаго возвышенія, площадью около 1³/₄ десятины. Залежи черепашинскаго гранита открыты въ началѣ 1891 года и съ этого же времени было приступлено

Управленіемъ дорогъ къ разработкѣ гранита, продолжающейся и въ настоящее время. Гранитъ разрабатывается исключительно для надобностей дорогъ и употребляется для бутовой кладки, на тесанныя издѣлія, для различныхъ сооруженій и проч. Разработка камня ведется разносомъ, въ видѣ открытаго карьера, который въ настоящее время углубленъ уже до четырехъ саженъ отъ поверхности земли. Работы идутъ ручнымъ способомъ за исключеніемъ выдѣлки щебня, которая производится помощью камнедробительной машины системы «Blake Marsden», приводимой въ движеніе локомобилемъ. Для взрывчатыхъ работъ употребляется студенистый динамитъ; шнуры зажигаются ручнымъ способомъ, частію-же электрической машинкой системы Bornhard'a. Для эксплоатаціи каменоломни, отъ нея устроена къ главной линіи желѣзнодорожная вѣтвь длиною $3^1/_2$ версты.

На перегонѣ отъ Голендръ рельсовый путь идетъ вдоль границы между Кіевской и Подольской губерній, то вступая въ предѣлы Винницкаго уѣзда, то переходя обратно въ мѣстность, входящую въ составъ Бердичевскаго уѣзда Кіевской губерніи. Пройдя полустанцію

Гулевцы, названную по имени сосѣдняго селенія, именуемаго въ просторѣчіи Гуліовцами, желѣзнодорожная линія входитъ окончательно въ предѣлы Подольской губерніи, на границѣ которой, въ 185 вер. отъ Кіева, расположена станція

Калиновка, принадлежащая къ числу наиболѣе оживленныхъ станцій Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ въ отношеніи полученія и отправки грузовъ. Это является результатомъ сосредоточенія въ районѣ станціи Калиновки цѣлаго ряда крупныхъ промышленныхъ предпріятій, густоты населенія и нѣсколькихъ весьма значительныхъ въ смыслѣ интенсивности культуры сельскихъ хозяйствъ. Въ 1½ верстахъ отъ станціи расположено *м. Калиновка*, при которомъ находится весьма интересное въ сельско-хозяйственномъ отношеніи калиновское имѣніе Л. Ф. Валькова. Имѣніе это, обнимающее площадь въ 1840 дес., съ точки зрѣнія жителей Юго-Западнаго края, привыкшихъ видѣть крупныя земельныя владѣнія въ десятки тысячъ десятинъ, сравнительно не велико, но пользуется заслуженною извѣстностью, какъ образцово поставленное въ смыслѣ примѣненія интенсивной культуры земли и пользованія при эксплоатаціи угодій всѣми новѣйшими данными науки и опыта. Калиновское имѣніе куплено настоящимъ владѣльцемъ въ 1870 году по 56 руб. за дес.; въ 1874 г. имъ былъ прикупленъ участокъ земли въ 495 д. уже по 73 руб., а въ настоящее время г. Вальковъ цѣнитъ свое имѣніе не менѣе 250 руб. за десятину безъ инвентаря. Конечно, вздорожанію земли не мало способствовало цвѣтущее состояніе, до котораго доведено имѣніе владѣльцемъ, а равно общеэкономическія условія видоизмѣнившіяся въ

теченіи послѣднихъ двадцати пяти лѣтъ, но тѣмъ не менѣе калиновское имѣніе до извѣстной степени можетъ служить яркимъ примѣромъ, какъ возростаетъ цѣнность земельныхъ владѣній отъ проведенія желѣзныхъ дорогъ. Въ 1870 г., когда г. Вальковъ покупалъ имѣніе и когда линія желѣзной дороги была только трассирована, цѣна равнялась 53 р. десятина, а въ 1874 году, когда рельсовый путь былъ проведенъ, то цѣнность земли возросла до 73 рублей. Сѣвооборотъ въ имѣніи многопольный и хозяйство направлено главнымъ образомъ къ полученію сѣмянъ. Большое вниманіе обращено на посѣвы свекловицы, сѣмена которой идутъ по большей части заграницу—въ Бельгію и Францію,—гдѣ они пользуются вполнѣ заслуженно хорошею репутаціею; впрочемъ, небольшіе партіи свекловичныхъ сѣмянъ калиновскаго имѣнія расходятся и внутри Россіи (въ Подольской, Тульской и Воронежской губерніяхъ).

Изъ другихъ имѣній района Калиновки, останавливаетъ на себѣ вниманіе, хозяйство *въ м. Старой Прилукѣ,* принадлежащемъ С. Ф. Мерингу и представляющемъ особенный интересъ, какъ одинъ изъ крайне рѣдкихъ примѣровъ веденія арендпаго хозяйства на акціонерныхъ началахъ.

Далѣе, въ районѣ Калиновки находится пять сахарныхъ заводовъ: *Калиновскій*, лежащій въ непосредственномъ сосѣдствѣ со станціею и соединенный съ желѣзнодорожною линіею особою

вѣтвью, *Левашовско-Войтовецкій*—при сел. Войтовцахъ, принадлежащій графу В. В. Левашеву, *Уладовскій*—при сел. Уладовкѣ, *Кордылевскій*—при сел. Кордылевкѣ и *Турбовскій*—при сел. Турбовѣ. Три послѣднихъ принадлежатъ акціонернымъ обществамъ.

Отъ Калиновки рельсовый путь круто поворачиваетъ на югъ и направляется къ городу Винницѣ.

Винница, станція находится въ $1^1/_2$ верстахъ отъ города Винницы, одного изъ лучшихъ уѣздныхъ городовъ Подольской губерніи расположеннаго по обоимъ берегамъ р. Буга, при впаденіи въ послѣдній рѣчки Винннички. Башни, бойницы и цвѣтные куполы дѣлаютъ городъ весьма живописнымъ и въ тоже время напоминаютъ, что онъ когда-то видѣлъ лучшіе дни. Винница основана въ XIV вѣкѣ княземъ Θеодоромъ Коріатовичемъ и была укрѣплена двумя замками; одинъ замокъ находился на островѣ рѣки Буга, а другой на лѣвомъ берегу на мѣстѣ, нынѣ называемомъ старымъ городомъ. Городъ неоднократно подвергался опустошеніямъ при набѣгахъ татаръ и нападеніяхъ казаковъ, особенно во времена войнъ при Богданѣ Хмельницкомъ. Въ XVIII в. замковъ уже не существовало и жители защищались противъ нападеній гайдамаковъ въ іезуитской коллегіи, основанной въ 1649 г. Владиславомъ IV и обнесенной каменной стѣной, которая существуетъ

и по нынѣ. Въ настоящее время въ Винницѣ до 30 тыс. жителей, изъ которыхъ половину составляютъ евреи; церквей православныхъ пять, католическій монастырь ордена капуциновъ и 13 синагогъ и еврейскихъ молитвенныхъ домовъ. Городъ въ послѣдніе годы замѣтно возрождается; увеличивается число жителей, возводятся новыя постройки, возникаютъ фабрично-заводскія предпріятія и вообще Винница становится далеко не зауряднымъ уѣзднымъ городомъ. Одно время даже было предположено раздѣлить Подольскую губернію на двѣ, избравъ губернскимъ центромъ Винницу и наименовавъ новую губернію Винницкою. Нынѣ открыта въ Винницѣ *окружная лечебница для душевно-больныхъ*, предназначенная для удовлетворенія потребностей всего Юго-Западнаго края въ дѣлѣ призрѣнія лицъ, страдающихъ психическимъ разстройствомъ. Самый фактъ постройки въ Винницѣ окружной лечебницы является признаніемъ этого города важнымъ центромъ въ Юго-Западномъ краѣ.

Приблизительно въ двухъ верстахъ отъ Винницы находится *деревня Вишня*, съ ея маленькими, чистенькими, крытыми большею частію соломою избушками, разсыпанными по довольно волнистому плоскогорью. Въ концѣ деревушки, на нѣсколько болѣе возвышенномъ пунктѣ, откуда открывается роскошный далекій видъ на всю окрестность, виднѣется простенькій низенькій домикъ. Здѣсь въ

этомъ домѣ провелъ послѣднія двадцатьпять лѣтъ своей жизни и здѣсь-же отошелъ въ вѣчность знаменитый хирургъ, талантливый ученый, энергичный дѣятель на педагогическомъ поприщѣ и великій мыслитель Николай Ивановичъ Пироговъ. Въ комнатѣ, служившей покойному рабочимъ кабинетомъ, множество вѣнковъ съ траурными лентами лежитъ и виситъ на стѣнахъ, обтянутыхъ чернымъ сукномъ. Гравюры, акварели, фотографіи со всякаго рода посвященіями, затѣмъ почетные дипломы, благодарственные адресы, ордена—все это собрано здѣсь вдовою Николая Ивановича Пирогова, свято чтущею память покойнаго. Особенно бросается въ глаза почетный дипломъ отъ Москвы, родины Николая Ивановича, а затѣмъ рисунокъ мѣломъ, изображающій Пирогова въ 1851 г.; подъ рисункомъ надпись: «Grati auditores medici». Надъ низенькимъ книжнымъ шкафомъ виситъ портретъ покойнаго, художественной работы Рѣпина.

Пироговъ скончался 11 ноября 1881 года отъ рака въ полости рта и погребенъ здѣсь-же, въ Вишнѣ. Съ террасы гостинной, вдали за садомъ и деревнею, виднѣется малахитоваго цвѣта куполъ, а надъ нимъ золоченый крестъ. Это—куполъ часовни, построенной вдовою въ память покойнаго. Въ склепѣ часовни покоится Пироговъ и его сынъ. Вѣнки покрываютъ оба металлическіе гроба. Въ томъ, который стоитъ посрединѣ склепа, покоится отецъ. Въ сложенныхъ на груди рукахъ

онъ держитъ небольшой чернаго дерева крестъ въ серебряной оправѣ. Если-бъ не пустыя, ввалившіяся глазныя щели, можно было-бы подумать, что великій хирургъ лишь мирно спитъ, такъ выразительно его помертвѣлое лицо...

Проѣзжая по Подольской губерніи, наблюдая мирную трудовую жизнь населенія, смотря на большія уютныя малороссійскія села съ бѣлыми веселенькими домами, окруженными садами, невольно мыслію переносишься къ прошлому, тому полному драматизма прошлому, которое пришлось пережить этому краю въ XVII и XVIII вѣкахъ. Нынѣ въ селахъ виднѣются большія, красивыя церкви, школы и богатыя помѣщичьи усадьбы. Постройки все каменныя, капитальныя, на широкую ногу; дома полутора и двухъэтажные, старинной архитектуры, имѣютъ видъ насиженнаго гнѣзда. Все это строилось въ эпоху крѣпостнаго права, польскими помѣшиками, строилось тогда, когда рабочія руки ничего не стоили, когда надо всѣми этими деревнями, теперь столь богатыми, стоялъ стонъ нужды, рабства и гнетъ иновѣрнаго владычества. Люди были свои, камень свой, рабочія руки—руки рабовъ. По всей Подольской губерніи раскинуты дворцы, настоящіе дворцы безъ всякаго преувеличенія, которыя часто кажутся совершенно неумѣстными въ простой деревенской обстановкѣ. Встрѣчается много развалинъ, попадаются и недо-

строенныя зданія, цѣлые замки въ два, три этажа съ башнями и прочими архитектурными затѣями, не имѣющими ни смысла, ни значенія въ нашъ вѣкъ. Настало освобожденіе крестьянъ—поддерживать всѣ эти затѣйливые дворцы не стало средствъ и волей неволей пришлось все забросить. За то легко вздохнулось простому народу, освожденному отъ гнета и призванному къ свободному труду.

Мѣстность нынѣшней Подольской губерніи была извѣстна еще за 5 вѣковъ до Р. Х. Геродотъ упоминаетъ объ алозонахъ и неврахъ, населявшихъ нынѣшнюю Подолію. Въ началѣ нашей эры край принадлежалъ Риму; во время великаго переселенія народовъ, край занимали многія народности, смѣняя другъ друга. Съ VII вѣка здѣсь засѣли славяне. Къ русскому великому княжеству край присоединенъ былъ Олегомъ въ концѣ XI в. Въ XIII вѣкѣ Понизье (такъ называлась тогда Подолія) было завоевано татарами, отъ которыхъ освобождено въ XIV вѣкѣ великимъ княземъ литовскимъ и присоединено къ Литвѣ, подъ именемъ Подоліи. Впослѣдствіи Подолія принадлежала Польшѣ, а въ 1793 году, послѣ раздѣла послѣдней, присоединена къ Россіи; въ нынѣшнихъ границахъ Подольская губернія существуетъ съ 1804 года. Наиболѣе ожесточенная борьба народностей, наиболѣе драматическіе эпизоды своей исторіи переживала Подолія въ XVII и XVIII в.

Перечитывая исторію края XVII и XVIII вв., невольно поражаешься страшнымъ ожесточеніемъ и какимъ-то озвѣреніемъ борющихся, не встрѣчающимся нигдѣ на страницахъ всемірной исторіи, огульнымъ истребленіемъ тысячъ людей, попавшихъ въ руки побѣдителей: сажаніями на колъ, сдираніями съ живыхъ кожи, колесованіями, четвертованіями, отрѣзываніемъ ногъ, рукъ, ушей мирнымъ, ни въ чемъ неповиннымъ крестьянамъ, польскими властями и судами только для возбужденія страха въ средѣ ихъ односельцевъ, которые, по счастливой случайности, уцѣлѣли. И такъ продолжалось, такъ шли дѣла не годъ, не два, въ моментъ раздраженія и страстнаго увлеченія безсмысленной толпы, а цѣлые десятки и сотни лѣтъ. Торжествовали козаки—они истребляли въ одинъ разъ цѣлыя тысячи поляковъ, ксендзовъ, жидовъ, разоряя, сожигая и уничтожая все попавшееся имъ подъ руки безъ малѣйшей пощады, что только напоминало о ненавистномъ польскомъ владычествѣ. Въ свою очередь такъ-же поступала и торжествующая шляхта, притомъ часто оправдывая и прикрывая свои жестокости формами законнаго суда. Первыми обыкновенно подвергались разнымъ истязаніямъ и казнямъ со стороны поляковъ, попавшіеся въ руки ихъ православные священники; отъ казаковъ и гайдамаковъ—ксендзы и уніатскіе священники; имъ безъ пощады высверливали глаза, ихъ колесовали, сожигали и т. п. Одни подвиги въ этомъ отноше-

шеніи Вишневецкаго и Чарнецкаго приводятъ въ ужасъ и содраганіе каждаго читающаго разсказы о ихъ темныхъ и безчеловѣчныхъ дѣлахъ.

Отъ времени до времени не оставляютъ напоминать о себѣ татары, вторгавшіеся отдѣльными отрядами въ предѣлы беззащитнаго края; появляются время отъ времени сѣчевики, привлекавшіе и располагавшіе къ себѣ народъ, вмѣстѣ съ которымъ они опустошали польскія поселенія, такъ что польское правительство, слабое и безсильное къ усмиренію даже этихъ мелкихъ разбойничьихъ набѣговъ, неоднократно обращалось къ Россіи съ домогательствами и просьбами къ обузданію этихъ страшныхъ наѣздниковъ. Къ сказанному надобно прибавить, что въ границахъ самой Рѣчи Посполитой, часто организовались мелкія гайдамацкія шайки, которыя, неуступая татарамъ, въ ожесточеніи и свирѣпости, разоряли и опустошали панскіе дворы и поселенія.

На 230 верстѣ отъ Кіева расположена станція

Гнивань, въ двухъ верстахъ отъ которой лежитъ сел. *Гнивань.* Здѣсь находится большой *сахаро-рафинадный заводъ,* принадлежащій акціонерному обществу; заводъ этотъ ежегодно выпускаетъ отъ 700.000 до 750.000 пудовъ сахара-рафинада, расходящагося въ Юго-Западномъ краѣ, а также идущаго въ Закаспійскій край и Персію. Въ сосѣдствѣ со станціею находятся также знаменитыя *Гниванскія гранитныя ломки,* принадлежащія наслѣдникамъ Ф. Ярошинскаго. Ломка гра-

нита производилась въ этой мѣстности издавна, но правильная разработка началась съ 1890 года. Съ этой цѣлью были открыты новые карьеры, основаны мастерскія для обработки гранитныхъ глыбъ и устроенъ свой подъѣздной путь къ станціи. Гниванскій гранитъ отличается твердостію,



Видъ въ окрестностяхъ ст. Гнивани.

мелко зернистымъ сложеніемъ и темнымъ. почти чернымъ цвѣтомъ. Наиболѣе выдающіяся сооруженія выполненныя изъ гниванскаго гранита слѣдующія: мосты на рр. Бугѣ, Деснѣ, віадукъ на Одесскомъ лиманѣ, мостовыя въ Кіевѣ и Варшавѣ и, наконецъ, монолитъ для памятника Императору Николаю I въ Кіевѣ. Кромѣ грубо-обдѣланныхъ гранитовъ, примѣняемыхъ въ строительномъ дѣлѣ, въ гниванской мастерской выдѣлываются полированныя издѣлія весьма тонкой художественной работы, какъ то: гранитные столы, садовыя скамейки и т. п.

За Гниванью рельсовый путь пересѣкаетъ р. Бугъ мостомъ, длиною почти 71 сажень и направляется къ станціи

Браиловъ, лежащей на 244-й верстѣ отъ Кіева и названной по имени большаго промышленнаго мѣстечка Браилова, которое находится въ $1^1/_2$ верстахъ отъ станціи. М. Браиловъ живописно раскинулось по берегамъ рѣки Рова и ручья Браги; въ настоящее время въ немъ болѣе 5000 жителей, двѣ церкви, костелъ, римско-католическая каплица, нѣсколько еврейскихъ молитвенныхъ домовъ, одноклассное народное училище, женское трехклассное училище и цѣлый рядъ промышленныхъ предпріятій, а именно: свеклосахарный, винокуренный и кирпичный заводы, водяныя мукомольныя мельницы и нѣсколько известеобжигательныхъ печей. Въ дѣлѣ добыванія извести м. Браиловъ имѣетъ особое значеніе, снабжая своею известью, извѣстною въ продажѣ подъ именемъ браиловской, почти всѣ сахарные заводы расположенные по главной линіи Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ и въ сферѣ вліянія Уманскихъ вѣтвей.

Репутація браиловской извести настолько установилась на рынкѣ, что извести добываемой въ другихъ мѣстностяхъ, какъ-то: въ м. Станиславчикѣ, близь ст. Жмеринки, около Кодымы и въ нѣкоторыхъ другихъ мѣстахъ и отличающейся своими качествами присваивается продавцами названіе браиловской извести.

Отъ Браилова рельсовый путь дѣлаетъ крутой поворотъ къ югу и направляется къ находящейся на 250 верстѣ отъ Кіева станціи Жмеринка, которая издавна принадлежала къ числу наиболѣе оживленныхъ узловыхъ станцій Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. Она находится почти на половинѣ пути между Кіевомъ и Одессою и отсюда начинается Волочиская вѣтвь служащая кратчайшимъ путемъ для сообщенія юга Россіи съ Австріей и Западной Европой. Вслѣдствіе этого въ Жмеринкѣ всегда происходило значительное скопленіе пассажировъ, что, въ свою очередь, вызывало оживленныя операціи станціи по пріему и отправкѣ поѣздовъ. До окончанія по-

Часовня на ст. Жмеринка.

стройки Новоселицкихъ вѣтвей, изъ которыхъ Могилевская вѣтвь примкнула къ Жмеринкѣ, существующія станціонныя сооруженія все таки удовлетворяли своему назначенію. Однако, съ открытіемъ движенія по Могилевской вѣтви, значеніе Жмеринки, какъ узловаго пункта еще болѣе увеличилось и нынѣшній вокзалъ оказался вполнѣ неотвѣчающимъ своему назначенію какъ съ точки зрѣнія удобствъ пассажировъ, такъ равно и со стороны желательной постановки дѣла манипуляцій станціи въ этомъ важномъ пунктѣ сосредоточенія движенія. Подобное положеніе дѣла побудило озаботиться принятіемъ мѣръ къ развитію путей станціи Жмеринки и постройкѣ новаго вокзала. Въ прошломъ 1897 году проектъ зданія вокзала одобренъ Инженернымъ Совѣтомъ Министерства Путей Сообщенія. Не касаясь техническихъ особенностей сказаннаго проекта, отмѣтимъ только, что онъ преслѣдуетъ двѣ цѣли: дать возможность пріема на станціи одновременно возможно большаго числа поѣздовъ и въ тоже время прекратить хожденіе чрезъ станціонные пути, какъ пассажировъ, такъ и желѣзнодорожныхъ служащихъ, не имѣющихъ прямого отношенія къ дѣлу ранжировки поѣздовъ (сцѣпщики и смазчики вагоновъ). Это достигается путемъ постройки главнаго зданія островомъ и системы туннелей, соединяющихъ это зданіе съ промежуточными платформами. Главное зданіе станціи длиною 82 саж. располагается по

правую сторону пути, считая отъ Одессы; оно строится островомъ, т. е. главные пути—Одесса-Кіевъ и Кіевъ Одесса—прилегаютъ непосредственно къ крытымъ платформамъ съ двухъ сторонъ. Фасадъ выдержанъ въ греческо-дорическомъ стилѣ. Вестибюль, занимающій центральную часть зданія, со всѣхъ сторонъ окруженъ служебными помѣщеніями, какъ-то: телеграфъ, почта, помѣщеніе дежурнаго помощника начальника станціи, кондукторская, помѣщеніе для экспедиціи багажа, двѣ билетныя и одна багажная кассы. Вестибюль, освѣщающійся верхнимъ свѣтомъ, для чего примыкающія къ нему служебныя помѣщенія устроены одноэтажными, съ обѣихъ сторонъ сообщается съ лѣстничными клѣтками, ведущими въ тунели; лѣстничныя клѣтки проектированы въ одинъ широкій маршъ, раздѣляющійся въ уровнѣ перваго этажа на двѣ стороны. Свѣтлыми широкими проходами площадки лѣстницъ сообщаются съ пассажирскими залами въ одну сторону I и II класса, а въ другую—III класса. Залъ I и II класса въ два свѣта, площадью 117 кв. саж. (вдвое болѣе Казатинскаго), стѣны отдѣланы въ стилѣ ренесансъ съ уборкой коллонадами; къ залу I и II класса примыкаютъ просторныя уборныя, освѣщенныя венеціанскими окнами, при нихъ отдѣльныя комнаты для умыванія. Между уборными проходъ въ отдѣльный небольшой залъ съ особыми выходами на платформы; этотъ залъ предназначается для

лицъ высокопоставленныхъ. Залъ III класса, площадью 164 кв. саж., тоже въ два свѣта, отдѣлка стѣнъ нѣсколько проще, покрытъ деревяннымъ кессонированнымъ потолкомъ съ рѣзными кронштейнами, которые будутъ подвѣшены къ металлическимъ стропильнымъ фермамъ въ виду значительности пролета (8 саж. въ свѣтў). Параллельно главному станціонному зданію чрезъ пять путей расположены три промежуточныхъ платформы для пріема и отправки поѣздовъ на Волочискъ и Новоселицы. Сообщеніе пассажировъ и желѣзнодорожной администраціи съ платформами будетъ происходить при помощи подземныхъ тунелей, которые соединяютъ главное зданіе съ платформами; тунели проектированы шириною въ 2 саж., высотою 1½ саж.; освѣщены они будутъ сверху горизонтальными окнами изъ толстаго стекла; тунели отапливаются, а стѣны ихъ будутъ отдѣланы, дабы входящіе въ тунель не выносили впечатлѣнія о пребываніи, какъ бы въ погребѣ. Тунели выходятъ въ теплые деревянные павильоны, расположенные на промежуточныхъ платформахъ; эти павильоны будутъ играть роль пассажирскихъ salle d'attande; снаружи они просто будутъ окрашены, а внутри — отдѣланы полированнымъ деревомъ. Всѣхъ тунелей три: одинъ для пассажировъ I и II класса, другой—III класса, а третій—служебный и для перевозки багажа; багажъ будетъ опускаться и подыматься электрическимъ элевато-

ромъ, а передвигаться отъ главнаго зданія къ платформамъ и обратно самокатомъ по наклоннымъ плоскостямъ. Всѣ три промежуточныя платформы покрыты общимъ металлическимъ навѣсомъ съ возвышенной средней частью для освѣщенія поднавѣснаго пространства.

Подобное устройство станціонныхъ построекъ въ связи съ системой тунелей даетъ возможность имѣть у станціи одновременно шесть пассажирскихъ поѣздовъ, сообщеніе съ которыми какъ для пассажировъ, такъ и для желѣзнодорожнаго служебнаго персонала, вполнѣ безопасно.

Помѣщенія во второмъ этажѣ главнаго станціоннаго зданія доведены до minimum'а, дабы не допускать насколько возможно въ пассажирскомъ зданіи жилыхъ квартиръ, которыя для зданій, расположенныхъ островомъ, т. е. не имѣющихъ двора, крайне не желательны. Во второмъ этажѣ помѣщается кухня для буфета, квартира буфетчика, кассира станціи и нѣсколько запасныхъ комнатъ для желѣзнодорожныхъ агентовъ, пріѣзжающихъ по дѣламъ службы. Для сообщенія станціи съ мѣстечкомъ Жмеринкой устраивается особый тунель, который будетъ играть роль чернаго хода.

Отопленіе —центральное, а освѣщаться станція будетъ электричествомъ. Главное зданіе и тунели обойдутся приблизительно 300.000 руб., а платформы съ павильонами и перекладкой путей въ 100.000 рублей.

При станціи Жмеринкѣ образовался поселокъ, частію составляющій желѣзнодорожную колонію, а частію вызванный къ жизни спросомъ на разнаго рода услуги со стороны желѣзнодорожнаго персонала. Здѣсь находится основное депо, содержимое на счетъ Юго-Западныхъ дорогъ народное училище, въ которомъ обучается до 300 мальчиковъ и дѣвочекъ, дѣтей желѣзнодорожныхъ служащихъ и церковь, сооруженная на капиталъ, собранный агентами дорогъ. Самое *мѣстечко Жмеринка* находится въ двухъ верстахъ отъ станціи и носитъ названіе Малой Жмеринки, въ отличіе отъ Большой Жмеринки, лежащей по другую сторону пути въ трехъ верстахъ отъ станціи.

Районъ станціи Жмеринки также какъ и районъ Браилова изобилуетъ печами для выжиганія извести, которая поступаетъ въ продажу подъ именемъ браиловской. Въ 15 верстахъ, при сел. Носковцахъ находится Носковецко-Александровскій свеклосахарный заводъ, а въ самомъ м. Жмеринкѣ заслуживаетъ упоминанія *механическое заведеніе* С. Бросмана, представляющее изъ себя съ одной стороны передѣлочный заводъ для поправки земледѣльческихъ машинъ и орудій чужихъ фабрикъ, а съ другой—самостоятельное механическое заведеніе, выдѣлывающее свои собственныя орудія.

Оставляя вправо большое промышленное мѣстечко *Станиславчикъ*, расположенное на берегу рѣчки Мурафы, извѣстное еще со временъ войнъ

Богдана Хмельницкаго, а нынѣ ведущее большую торговлю известью, рельсовый путь продолжаетъ идти на югъ; мѣстность здѣсь волнистая; поѣздъ то идетъ по ровной площади, пересѣкая лѣса, поля и луга, то входитъ въ выемки и тогда предъ глазами пассажира высятся откосы, покрытые зеленѣющею травою, то грохочетъ по мостикамъ, перекинутымъ чрезъ овраги.

На 269 вер. отъ Кіева расположена станція

Ярошенка, районъ которой не представляетъ какихъ-либо выдающихся особенностей; мѣстность, окружающая эту станцію, даетъ рядъ обычныхъ въ Подольской губерніи картинъ: холмистая равнина, покрытая полями и лѣсами, большія зажиточныя селенія, старинныя барскія дома среди вѣковыхъ парковъ, изъ которыхъ многіе нынѣ запущены... Почва въ районѣ станціи, какъ и вообще въ Подольской губерніи, отличается своимъ плодородіемъ.

За Ярошенкой рельсовый путь дѣлаетъ поворотъ на юго-востокъ и, пройдя мимо сел. *Бушинки*, направляется къ лежащей въ 289 верстахъ отъ Кіева станціи

Рахны, которая со всѣхъ сторонъ окружена землями, входящими въ составъ *Рахны-Шпиковскаго имѣнія* Н. П. Балашева. Это имѣніе принадлежитъ къ числу выдающихся крупныхъ земельныхъ владѣній юга Россіи; на протяженіи 12 вер. рельсовый путь пролегаетъ среди владѣній Н. П.

Балашева. Рахны-Шпиковское имѣніе обнимаетъ площадь въ 13 тыс. дес. и тянется въ прямолинейномъ направленіи съ сѣвера на югъ на протяженіи 28 верстъ, а съ сѣвера на западъ—22 вер.; вся пограничная линія имѣетъ въ длину 192 вер. По лѣвую сторону рельсоваго пути тянутся сплошною стѣною лѣса Н. П. Балашева, занимающія площадь свыше 5.000 десятинъ; хозяйство какъ лѣсное, такъ и полевое ведется на строго научныхъ началахъ и вообще Рахны-Шпиковское имѣніе признается однимъ изъ лучшихъ имѣній Юго-Западнаго края.

Среди деревьевъ, встрѣчающихся въ лѣсахъ Рахны-Шпиковскаго имѣнія заслуживаетъ особаго упоминанія «берека». Дерево это лишь изрѣдка встрѣчается въ лѣсахъ Подольской губерніи и больше нигдѣ въ Россіи. Оно замѣчательно своею крѣпостью, тяжестью и способностью принимать всевозможную политуру, такъ что оно продается за черное дерево. Берека принадлежитъ къ исчезающимъ породамъ, ибо отъ корней она не разводится, а сѣменами разведеніе ея весьма затруднительно. Дѣло въ томъ, что стволъ ея, достигающій высоты 70 аршинъ, совершенно лишенъ сучьевъ и лишь верхушка вѣнчается шапкой изъ листьевъ. На верхушкѣ этой появляются цвѣты и ягоды въ родѣ рябины. Ягоды очень сладки и еще задолго до полнаго созрѣванія на нихъ нападаютъ птицы и объѣдаютъ, такъ что получить сѣмена

береки безъ искусственныхъ приспособленій невозможно. Въ настоящее время управленіе лѣсами г. Балашева, путемъ постройки лѣсовъ около деревьевъ береки и защиты шапки ея сѣткой, успѣло получить сборъ ягодъ и, послѣ посѣва ихъ въ питомникѣ имѣетъ уже до 100 штукъ маленькихъ деревцевъ береки. Берека продается дорого и служитъ для наиболѣе цѣнныхъ столярныхъ работъ.

Отъ станціи Рахны до *м. Шпикова,* гдѣ находится сахарный заводъ Н. П. Балашева, проложено шоссе, продолжающееся на *м. Жабокричъ,* раскинувшееся при рѣчкѣ Большой Лазъ, и идущее далѣе до г. Брацлава.

Брацлавъ находится въ 40 верстахъ отъ ст. Рахны; онъ расположенъ на правомъ берегу р. Буга при впаденіи въ него рѣчки Пуцывки. Нынѣ это уѣздный городъ Подольской губерніи со смѣшаннымъ русско-польско-еврейскимъ населеніемъ, достигающимъ 8.000 душъ обоего пола. Какъ уѣздный центръ, Брацлавъ еще играетъ нѣкоторую роль, но никакого торговаго и промышленнаго значенія онъ не имѣетъ и едва-ли можно ожидать, чтобы въ будущемъ онъ возродился. Основаніе Брацлава относится къ XIV вѣку; въ эпоху польскаго владычества онъ составлялъ центръ особаго воеводства и назывался королевскимъ городомъ; въ составъ Брацлавскаго воеводства входили восточная часть нынѣшней Подольской губерніи и юго-западная часть Кіевской. Въ прежнее время

городъ былъ укрѣпленъ земляными валами, слѣды которыхъ видны и понынѣ; кромѣ того существовалъ замокъ, разрушенный Девлетъ-Гиреемъ въ 1552 году.

Въ районѣ ст. Рахны, кромѣ помянутаго выше Рахны-Шпиковскаго имѣнія Н. П. Балашева, находятся еще слѣдующія, останавливающія на себѣ вниманіе имѣнія: *Деребчинское* имѣніе барона А. А. Маса при селеніи Деребчинѣ въ 12 верстахъ отъ станціи съ большимъ сахарнымъ заводомъ, *Печара* съ винокуреннымъ заводомъ графа Потоцкаго, *Сельница*—наслѣдниковъ Шушкевича, *Слѣды*—Э. Маньковскаго, *Рогозна*—-Змунгило, *Звединовка*—Собанскаго и *Жабокричъ*—Тарутина.

Отъ Рахны рельсовый путь продолжаетъ идти въ юго-восточномъ направленіи; направо изъ оконъ вагона виднѣется *м. Юліамполь*, бывшее въ прошломъ столѣтіи большамъ торговымъ пунктомъ, а нынѣ являющееся незначительнымъ поселеніемъ съ 600 жителей.

На 304 вер. отъ Кіева расположена станція

Юрковка, не представляющая никакихъ выдающихся особенностей. Равно и районъ ея не останавливаетъ вниманія, представляя мѣстность, носящую на себѣ всѣ характерныя черты богатой и густо населенной Подоліи.

Точно также не имѣетъ особаго значенія слѣдующая станція

Журавлевка, которая представляетъ не болѣе какъ промежуточный остановочный пунктъ для полученія и отправки грузовъ сосѣдними экономіями.

Въ 11 верстахъ отъ Журавлевки, между рѣчками Сальницей и Тульчинкой, лежитъ большое промышленное мѣстечко *Тульчинъ,* превосходящее по своимъ размѣрамъ и благоустройству большинство нашихъ уѣздныхъ городовъ. Нынѣ Тульчинъ принадлежитъ удѣльному вѣдомству, жителей въ немъ до 20.000 душъ обоего пола. Время основанія мѣстечка относится къ глубокой древности и полагаютъ, что оно основано венграми, такъ какъ названіе предмѣстья его—Нестерваръ—звучитъ по венгерски. Громкую извѣстность пріобрѣлъ Тульчинъ въ XVII вѣкѣ, когда начались войны Богдана Хмельницкаго съ поляками и когда по всей Малороссіи и Украйнѣ стали образовываться шайки гайдамаковъ, ставившіе задачей очищать русскую землю отъ поляковъ и евреевъ. Шляхта спѣшила укрыться въ укрѣпленныхъ замкахъ. Между прочимъ, надежною защитою казался имъ Тульчинъ или собственно Нестерваръ, принадлежавшій князю Яну Четвертинскому. Уманскій полковникъ Ганжа осадилъ Тульчинъ, взялъ большой выкупъ съ шляхты и перерѣзалъ 3.000 евреевъ. Затѣмъ къ Тульчину подступилъ Остапъ Павлюкъ, поджегъ пороховую башню, ворвался въ замокъ и безпощадно вырѣзалъ всю шляхту;

князь Четвертинскій былъ убитъ, а княгиня досталась Павлюку, который увезъ ее съ собою и женился на ней. Въ XVIII вѣкѣ Тульчинъ входилъ въ составъ имѣній графа Потоцкаго, которому въ теперешнемъ Юго-Западномъ краѣ, частію въ Сѣверо-Западномъ краѣ и въ Галиціи принадлежало около 3 милліоновъ десятинъ земли. Въ Тульчинѣ была резиденція Феликса Потоцкаго, одного изъ главныхъ дѣятелей Торговицкой конфедераціи.

На 327 вер. отъ Кіева расположена станція Вапнярка, которая имѣетъ значеніе, какъ пунктъ соединенія главной линіи съ Шполянскою вѣтвью (Вапнярка - Цвѣтково) устанавливающей связь между линіей Кіевъ-Одесса и Фастовской вѣтвью.

Въ районѣ станціи Вапнярки имѣется три свеклосахарныхъ завода, нѣсколько винокуренныхъ, значительное число мукомольныхъ мельницъ и, наконецъ, нѣсколько крупныхъ земельныхъ владѣній. Вообще мѣстность, входящая въ сферу вліянія станціи Вапнярка, принадлежитъ къ числу наиболѣе производительныхъ частей Подольской губерніи.

Въ 8 верстахъ отъ станціи находится *м. Тимановка,* въ которомъ нынѣ насчитывается до 2000 жителей. Тимановка съ окрестными селами и деревнями было родовымъ имѣніемъ князей Четвертинскихъ, затѣмъ перешло къ графу Протасову-Бахметьеву, а нынѣ принадлежитъ В. И. Толли. Тимановское имѣніе занимаетъ площадь въ 5.100

десятинъ, въ томъ числѣ 1800 дес. лѣса; система хозяйства смѣшанная: частію многопольная, а частію трехпольная; для переработки сырья существуютъ собственные винокуренный и ректификаціонный заводы, а также мукомольная мельница. Кромѣ того, предполагается постройка свеклоса-



Замокъ въ м. Тимановкѣ.

харнаго завода. Замокъ въ Тимановкѣ представляетъ зданіе, сооруженное въ XVIII вѣкѣ, но значительно подновленное въ новѣйшее время; внутри замка особое вниманіе обращаетъ на себя столовая, всѣ стѣны которой украшены панно, работы извѣстнаго художника Thedukin. Въ селеніи Дранкахъ находится прекрасная каменная церковь во имя Преподобной Ксеніи, сооруженная графомъ Протасовымъ-Бахметьевымъ, а въ сел. Липовкѣ—двух-

классное министерское училище, содержимое на счетъ владѣльца.

Другимъ крупнымъ земельнымъ владѣніемъ въ районѣ Вапнярки является имѣніе Ярошинскихъ съ сахарнымъ заводомъ въ сел. *Капустянахъ*.

Отъ Вапнярки начинается проѣзжая дорога въ уѣздный городъ Подольской губерніи *Ямполь*. Путь пролегаетъ по мѣстности открытой, пересѣченной частыми, но не глубокими оврагами и лощинами; навстрѣчу несутся обычныя картины Подольской губерніи: лѣса смѣняются полями, мелькаютъ большія села и деревни, на горизонтѣ вырисовываются колокольни церквей и попадаются помѣщичьи усадьбы. У селенія Яланца дорога выходитъ на большую широкую дорогу, ведущую къ г. Ямполю по степному открытому хребту. Не доѣзжая 3 верстъ до города начинается довольно крутой спускъ, съ котораго открывается видъ на г. Ямполь, р. Днѣстръ и окружающую мѣстность. Ямполь самъ по себѣ не представляетъ особаго интереса для туриста: это одинъ изъ самыхъ обыкновенныхъ уѣздныхъ городовъ, уступающій по своей внѣшности многимъ мѣстечкамъ. Жителей въ Ямполѣ считается до 7.000 душъ обоего пола, среди которыхъ очень замѣтное количество составляютъ евреи. О времени основанія Ямполя нѣтъ сколько нибудь точныхъ данныхъ, но извѣстно, что онъ существовалъ уже XVI столѣтіи и считался тогда значительнымъ торговымъ пунктомъ, вслѣдствіе

своего положенія при концѣ днѣстровскихъ пороговъ. Въ 1651 году на Ямполь неожиданно напалъ Брацлавскій воевода Станиславъ Лянцкоронскій, разграбилъ всѣ товары, разрушилъ зданія и истребилъ болѣе 10 т. жителей. Въ XVIII столѣтіи Ямполь достался Потоцкимъ, которые возстановили городъ и устроили здѣсь пристань, сдѣлавшуюся складочнымъ мѣстомъ для товаровъ, идущихъ съ Чернаго моря.

Интересъ Ямполю придаетъ его мѣстонахожденіе на берегу рѣки Днѣстра, который своими своими живописными видами, характерными берегами пріобрѣлъ давно извѣстность и вызываетъ восторженные отзывы истинныхъ любителей природы. В. Дѣдловъ говоритъ: «Если васъ тянетъ на Рейнъ и на Эльбу, но Днѣстръ отъ васъ ближе,—поѣзжайте на Днѣстръ. Это дѣйствительно прелесть, дѣйствительно рай». («Вокругъ Россіи»).

Въ полверстѣ ниже Ямполя близъ м. Касауцъ находятся *Ямпольскіе пороги.* Здѣсь Днѣстръ прорываетъ гряду камней, выдающихся изъ воды и оставляющихъ по срединѣ проходъ не болѣе 4 саж. шириною. Ниже пороговъ находится цѣлая группа камней, называемая жителями «Чередою», т. е. стадомъ, для избѣжанія которыхъ приходится держаться сначала насколько возможно ближе къ Подольскому берегу, а потомъ перейти къ Бессарабскому.

О Днѣстрѣ мы скажемъ нѣсколько словъ дальше, а здѣсь перейдемъ къ уѣздному городу Бессарабской губерніи *Сорокамъ*, до которыхъ рукой подать отъ Ямполя.

Переправившись чрезъ Днѣстръ, попадаешь на Сорокское шоссе; картина рѣзко измѣняется и принимаетъ характерныя черты Бессарабіи; замѣчается преобладаніе молдаванскаго типа, встрѣчаются цыгане и вообще мѣстность какъ по внѣшности, такъ и по внутреннимъ чертамъ быта населенія оказывается иною, чѣмъ по лѣвому берегу р, Днѣстра. На Сороки нужно взглянуть съ подольскаго берега, гдѣ на огромной пахатной равнинѣ раскинулось мѣстечко Цѣкиновка. Городъ Сороки не великъ, но очень живописенъ. Днѣстръ, изогнувшись, вдался здѣсь въ бессарабскую сторону и служитъ подножіемъ для горъ, по которымъ среди садовъ и виноградниковъ раскинулся амфитеатромъ городъ; по сосѣднимъ горамъ разбросаны дачи, а надъ всѣмъ этимъ царитъ сѣрая масса круглой пятибашенной генуэзской крѣпости, хмуро смотрящей въ зеркальную гладь рѣки. Конечно, внутри Сороки не производятъ такого сильнаго впечатлѣнія, какъ издали. При пятнадцатитысячномъ населеніи половину составляетъ еврейскій элементъ, ютящійся въ узкихъ, кривыхъ и грязныхъ улицахъ, расположенныхъ ближе къ берегу р. Днѣстра. Другая часть города, гдѣ живутъ русскіе и молдаване, расположена выше по

скатамъ и уступамъ горъ. На мѣстѣ нынѣшняго небольшаго городка въ XII вѣкѣ находилось генуэзское поселеніе, называемое Ольхіонія и служившее складочнымъ мѣстомъ для произведеній Подоліи и Бессарабіи. По завоеваніи Константинополя Магометомъ II, въ числѣ прочихъ генуэзскихъ поселеній пала и Ольхіонія. Въ XV вѣкѣ молдавскій воевода Стефанъ IV, защищая свои границы отъ поляковъ, на мѣстѣ бывшей Ольхіоніи воздвигъ крѣпость Сороки. Въ концѣ XVII вѣка Сороки попали временно въ руки поляковъ, а затѣмъ были заняты турками. По Бухарестскому трактату, въ 1812 г. городъ Сороки достался Россіи какъ владѣльческое мѣстечко, а въ 1833 году былъ купленъ казною за 100.000 руб. и сдѣланъ уѣзднымъ городомъ.

Возвратимся къ рельсовому пути.

Желѣзная дорога, проходя по южной Подоліи, пересѣкаетъ земли, входившія въ составъ владѣній князей Любомирскихъ и называвшіеся *Любомирщиной*. Любомирщина занимала половину Балтскаго уѣзда, значительныя части Ольгопольскаго, Ямпольскаго, Могилевскаго и Брацлавскаго уѣздовъ, всего до 1.700.000 десятинъ. Любимирщина составляла фактически независимое владѣніе, только номинально и по мѣрѣ желанія своихъ владѣльцевъ была связана съ тогдашней Польшей. Послѣдняя не только не была въ состояніи оказать на нея болѣе солидное вліяніе, но, на-

оборотъ, Любомирскіе пріобрѣтали во многихъ случаяхъ рѣшающее вліяніе на ходъ политическихъ событій въ Польшѣ. Пространства эти Любомирскіе пріобрѣли за безцѣнокъ, за 200.000 тынфовъ отъ наслѣдниковъ Конецпольскихъ, въ концѣ третьяго десятилѣтія прошлаго вѣка. Правильнѣе, однако, будетъ сказать, что они пріобрѣли отъ нихъ всѣ права на владѣніе этими пространствами, которыя нужно было отстаивать, въ виду постоянныхъ казацкихъ и татарскихъ набѣговъ и гайдамацкихъ смутъ. Въ концѣ прошлаго столѣтія Любомирскіе настолько запутали свои дѣла, что принуждены были приступить къ распродажѣ большинства своихъ громадныхъ владѣній. Императрица Екатерина II купила у князя Александра Станиславовича Любомирскаго, каштеляна кіевскаго за 8 милліоновъ серебряныхъ рублей всю его наслѣдственную долю, 425.000 дес., обнимавшихъ пространство между Бугомъ и Днѣстромъ. Часть земель, входившихъ въ составъ Любомирщины, была пожалована разнымъ лицамъ во временное пользованіе, часть въ вотчинное владѣніе, а часть осталась собственностью казны.

Отъ Вапнярки рельсовый путь продолжаетъ идти на югъ, слегка уклоняясь къ востоку; здѣсь по пути лежитъ цѣлый рядъ большихъ мѣстечекъ и селеній, какъ-то: Марковка, Крыжополь, Княжеполь и Чеботарка. На 347 верстѣ находится большая станція

Крыжополь, въ районѣ которой заслуживаютъ упоминанія два большихъ мѣстечка: *Мястковка*, лежащая на берегу рѣчки Шумиловки и *Жабокричъ* при рѣчкѣ Дохнѣ.

За Крыжополемъ лежитъ небольшая полустанція

Рудница, которая въ ближайшемъ будущемъ превратится въ самостоятельную станцію. Къ Рудницѣ примыкаетъ заканчивающійся нынѣ постройкою *Бершадо-Устьинскій узкоколейный рельсовый путь*, принадлежащій первому Обществу подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи. Бершадо-Устьинскій подъѣздной путь проходитъ главнымъ образомъ по Подольской, и частію по Херсонской губерніямъ и на своемъ протяженіи встрѣчаетъ довольно населенныя мѣстечки, а именно: *Городище, Бандуровку* (въ 10-ти верстахъ отъ последней находится Чечельникскій свеклосахарный заводъ) и *Яланецъ*. На 50 верстѣ пути построена вѣтвь къ Бершадскому свеклосахарному заводу, всего протяженіемъ 5,83 версты. Далѣе путь проходитъ близь Устьинскаго свеклосахарнаго завода; на 70 верстѣ пересѣкаетъ р. Бугъ двумя деревянными мостами, изъ нихъ одинъ длиною 47 саж. построенъ на разливѣ, а другой длиною 77 с.— на самомъ руслѣ. На 73 верстѣ близь *с. Струнковъ* расположена станція *Гайворонъ*. Далѣе путь направляется къ м. *Хощеватому*, проходитъ въ 3-хъ верстахъ отъ Могилянскаго свеклосахарнаго

завода, затѣмъ вблизи Грушковскаго свеклосахарнаго завода, и, оставляя въ 5-ти верстахъ *м. Голованевскъ,* направляется къ югу, пересѣкаетъ на 164 верстѣ р. Синюху (притокъ р. Буга) и примыкаетъ къ полустанціи *Подгородной* Елисаветградской вѣтви Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. Отъ этой станціи построена вѣтвь, протяженіемъ $6,_{19}$ верстъ къ г. Ольвіополю, находящемуся близъ станціи Голты Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. Длина Бершадо-Устьинскаго подъѣзднаго пути, вмѣстѣ съ вѣтвями къ Бершадскому свеклосахарному заводу и къ г. Ольвіополю, составляетъ $188,_{50}$ версты.

Далѣе на 367 верстѣ лежитъ станція

Попелюхи. Съ этой станціи на югъ начинается ярко выраженный степной характеръ края и станціонныя сооруженія расположены среди обширной равнины. Отъ Попелюхъ идетъ дорога въ *курортъ Каменку,* имѣніе князя Витгенштейна, извѣстное какъ климатическая станція и мѣсто пользованія винограднымъ леченіемъ. Широкій трактъ, по которому катится фаэтонъ; то глинистый, то черноземный; по бокамъ виднѣются поля озимей, въ перемежку съ полосами кукурузы. Дорога прорѣзываетъ большія, уютныя малороссійскія села съ веселенькими домами, прочно сколоченными хозяйственными постройками и садами. До Каменки отъ Попелюхъ 30 верстъ. Подходя

къ Каменкѣ, дорога по извилистому ущелью спускается въ долину. Въ ущельѣ на версты двѣ-три тянется село, облѣпившее своими домами и садами бока оврага. Внизу, въ долинѣ, бѣлой лентой извивается Днѣстръ. На лѣвомъ берегу, у подножія скалистыхъ, отвѣсныхъ горъ, ютится мѣстечко Каменка. Правый берегъ, бессарабскій — покатая равнина, покрытая полями. Длинная широкая аллея раздѣляетъ каменскіе парки на верхній и нижній. Верхній разстилается у подножія горъ, покрытыхъ сплошными клѣтками виноградныхъ плантацій. Въ немъ — «замокъ», старый кургаузъ, погреба и винодѣльня. Въ нижнемъ паркѣ, раскинувшемся на ровной площади у берега Днѣстра высится двухэтажный кургаузъ съ двухъярусной верандой вдоль фасада; изъ зелени выступаютъ крыши нѣсколькихъ дачъ. Впереди видна длинная улица нѣмецкой колоніи.

Климатическая станція Каменка служитъ для пользованія кумысомъ и виноградомъ мѣстныхъ плантацій. Кумысный сезонъ начинается съ 25 мая и продолжается до 25 августа; виноградный сезонъ съ 15 августа по 15 октября. Климатъ въ Каменкѣ ровный, здоровый, не слишкомъ сухой, но и не сырой. Жизнь въ Каменкѣ совсѣмъ скромная и тихая. Изрѣдка устраиваются танцевальные вечера, на которые обыкновенно наѣзжаютъ подольскіе и бессарабскіе помѣщики. Цѣны невысо-

кія, вдвое, а то и втрое дешевле, чѣмъ въ другихъ курортахъ.

За Попелюхами на 385 верстѣ отъ Кіева находится станція

Кодыма, принадлежащая къ числу менѣе значительныхъ станцій Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. Въ $1^1/_2$ верстахъ лежитъ незначительное мѣстечко *Кодыма*, имѣющее до $2^1/_2$ т. жителей. Мѣстечко это не имѣетъ выдающагося торговаго значенія, служа исключительно мѣстнымъ хлѣбнымъ рынкомъ. Промышленнаго значенія м. Кодыма не имѣетъ. Оно принадлежитъ землевладѣльцамъ Хоментовскимъ, которые владѣютъ здѣсь 1500 десятинами земли, изъ коихъ 600 десятинъ лѣса. Впрочемъ, здѣсь есть и другіе мелкопомѣстные владѣльцы. Въ 12 верстахъ отъ станціи Кодыма по берегамъ рѣки Бѣлочи раскинулось имѣніе *Шершинцы*, принадлежащее графу Сумарокову-Эльстонъ; оно пріобрѣтено у князей Гика и заключаетъ въ себѣ 3.100 десятинъ. Въ непосредственномъ сосѣдствѣ со станціей, въ 4 верстахъ, находится имѣніе *Сербы* съ 1275 дес. владѣльческой земли, принадлежащее г-жѣ Софіи Квистъ, урожденной графинѣ Орловской. Село это образовалось изъ маленькаго поселенія сербскихъ выходцевъ временъ князя Станислава Юрьевича Любомирскаго. Г-жѣ Квистъ еще принадлежитъ находящееся за Сербами имѣніе *Писаревка* съ 3.500 десятинъ.

Имѣнія г-жи Квистъ считаются наилучшими въ этой мѣстности

Далѣе, на 400-й верстѣ отъ Кіева, находится станція

Абамеликово еще нѣсколько лѣтъ тому назадъ носившая названіе «Крутые» по имени сосѣдняго мѣстечка Крутые. Однако, въ виду того, что на Московско-Кіево-Воронежской дорогѣ имѣется тоже станція Круты, а подобное однообразіе въ наименованіяхъ вызываетъ на практикѣ нерѣдко большія недоразумѣнія, станція Крутые и была переименована въ Абамеликово. *М. Крутые* лежитъ въ 6 верстахъ отъ станціи при рѣчка Крутѣ и Молокишѣ. Въ прошломъ столѣтіи м. Круты принадлежало князьямъ Любомирскимъ и вмѣстѣ съ селеніями Семеновка, Стремба, Слободзѣя, Тымковъ, Бурштыны, Плоть и Будей составляло одинъ ключъ, приносившій среднимъ числомъ 25.890 польскихъ злотыхъ, т. е. 3.884 сер. рублей. Нынѣ въ м. Круты до 5.000 жителей и оно является однимъ изъ значительныхъ мѣстныхъ рынковъ по торговлѣ хлѣбомъ и скотомъ. Здѣсь находится прекрасное Крутянское имѣніе въ 5.800 десятинъ земли, принадлежащее князьямъ Абамеликамъ.

Въ сосѣдствѣ съ м. Круты нѣсколько далѣе отъ станціи находится сел. *Плоть*, принадлежащее князьямъ Трубецкимъ, земли которыхъ обнимаютъ площадь въ 4.700 десятинъ.

На 412 верстѣ находится станція

Слободка, отъ которой начинаются Новоселицкая вѣтвь, служащая кратчайшимъ путемъ изъ Одессы въ Австрію. Районъ станціи Слободка невеликъ; здѣсь въ 3 верстахъ отъ станціи лежитъ отличное имѣніе наслѣдниковъ помѣщика М. К. Сулятыцкаго сел. *Слободзѣя* съ 4.100 дес. владѣльческой земли, перешедшее къ нему отъ графовъ Комаровъ. Въ прошломъ столѣтіи Слободзѣя принаддежала Любомирскимъ.

На 423 верстѣ лежитъ небольшая станція

Борщи, имѣющая весьма ограниченное значеніе и названная по имени сосѣдняго селенія, находящагося въ 6 верстахъ и принадлежащаго графамъ Ледоховскимъ; нынѣ оно принадлежитъ графинѣ Софьѣ Чацкой, урожденной Ледоховской. Имѣніе это было куплено Ледоховскими въ началѣ нынѣшняго столѣтія непосредственно отъ Любомирскихъ. Въ ближайшемъ сосѣдствѣ съ с. Борщами находится имѣніе *Гонората* съ 2.460 десятинами владѣльческой земли, принадлежащее графинѣ Роникеръ, урожденной графинѣ Орловской.

За станціей Борщами линія желѣзной дороги входитъ въ предѣлы Херсонской губерніи, которая по преимуществу обнимаетъ степныя пространства. Читатель вѣроятно помнитъ поэтическое описаніе Новороссійской степи въ повѣсти Н. В. Гоголя «Тарасъ Бульба». «Тогда весь югъ, все то пространство, которое составляетъ нынѣшнюю Но-

вороссію до самаго Чернаго моря, было зеленою, дѣвственною пустынею. Никогда плугъ не проходилъ по неизмѣримымъ волнамъ дикихъ растеній; одни только кони, скрывавшіеся въ нихъ, какъ въ лѣсу, вытаптывали ихъ. Ничего въ природѣ не могло быть лучше; вся поверхность земли представлялась зелено-золотымъ океаномъ, по которому брызнули милліоны разныхъ цвѣтовъ. Сквозь тонкіе, высокіе стебли травы сквозили голубыя, синія и лиловыя волошки; желтый дрокъ выскакиваетъ своею пирамидальною верхушкою; бѣлая кашка зонтико-образными шапками пестрѣла на поверхности; занесенный, Богъ знаетъ откуда, колосъ пшеницы наливался въ гущѣ. Подъ тонкими ихъ корнями, шныряли куропатки, вытянувъ свои шеи. Воздухъ былъ наполненъ тысячью разныхъ птичьихъ свистовъ. Въ небѣ неподвижно стояли ястребы, распластавъ свои крылья и неподвижно устремивъ глаза свои въ траву. Крикъ двигавшейся въ сторонѣ тучи дикихъ гусей отдавался, Богъ вѣсть, въ какомъ дальнемъ озерѣ. Изъ травы подымалась мѣрными взмахами чайка и роскошно купалась въ синихъ волнахъ воздуха. Вотъ она пропала въ вышинѣ и только мелькаетъ одною черною точкою; вонъ она перевернулась крылами и блеснула передъ солнцемъ... Чортъ васъ возьми, степи, какъ вы хороши».

Таковы были Новороссійскія степи въ прошломъ столѣтіи. Теперь далеко не то. Прежней

роскошной травяной растительности, въ которой пропадалъ конь съ всадникомъ, болѣе нѣтъ; пахатныя поля покрыли степь, невоздѣланныя пространства сократились до минимальныхъ размѣровъ, край постепенно заселился. Старожилы еще и теперь помнятъ Новороссійскія степи, покрытыми густымъ ковромъ роскошныхъ высокихъ травъ, о какихъ нынѣ нѣтъ и помину. Въ настоящее время почва херсонской губерніи уже не въ силахъ производить такую растительность, которую видѣли наши дѣды. Дѣло въ томъ, что травяная растительность служила для южной степи тѣмъ, чѣмъ для сѣвера служатъ лѣса; въ прежнее время травы нескашивались, а засыхали на корню, не потребляя для своего роста той массы атмосферной и подпочвенной влаги, которая расходуется теперь хлѣбными растеніями. Весь излишекъ атмосферной влаги поступалъ въ почву и предохраняемый, затѣмъ, отъ испаренія травяными покровами, пополнялъ въ почвѣ запасъ воды. Испаренія травъ насыщали воздухъ влагой и способствовали сгущенію атмосферныхъ паровъ, изливавшихся обильными дождями.

Между тѣмъ, по мѣрѣ заселенія херсонской губерніи и увеличенія населенія, площадь травяной растительности все болѣе и болѣе съуживалась; ее постепенно замѣнили пахатныя поля, которыя не только не могли сохранять запасовъ почвенной влаги, но быстро истощили запасы таковой.

Сухіе сѣверо-восточные вѣтры, не встрѣчая въ воздухѣ влаги, производили засуху, а растительность, не имѣя подъ собою резервуара для питанія растеній, т. е. подпочвенной влаги, вполнѣ подвергалась губительному вліянію засухи и не развивалась или недоразвивалась.

Но и въ настоящее время, при сравнительной бѣдности растительностью, Херсонскія степи имѣютъ свою прелесть; нельзя не подчеркнуть, что эта бѣдность растительности является бѣдностью только по отношенію къ прошлому южныхъ степныхъ пространствъ; если-же на нихъ смотрѣть глазами жителя средней полосы Россіи, не говоря уже о сѣверянахъ, то, напротивъ, здѣсь замѣчается богатство и разнообразіе травяной растительности. Здѣсь чувствуется близость юга, краски ярче, разнообразнѣе, ароматъ травъ сильнѣе... Изъ оконъ вагона открывается необъятная ширь степей, частію распаханныхъ, частію превращенныхъ въ виноградники, а частію покрытыхъ травою. Время отъ времени поѣздъ проносится мимо большихъ селеній, мелькаютъ нѣмецкія колоніи; вдали изрѣдка покажется темная полоса лѣса; это результаты усиленныхъ трудовъ по лѣсоразведенію въ имѣніи какого-нибудь богатаго помѣщика. При настоящемъ росписаніи движенія, большинство пассажировъ, ѣдущихъ въ Одессу, просыпаются уже подъѣзжая къ цѣли своего путешествія, и потому не имѣютъ возможности полюбо-

ваться херсонскими степями. Между тѣмъ, наши южныя степи заслуживаютъ того, чтобы на нихъ остановить свое вниманіе. Хороши степи лѣтомъ во время восхода солнца; все окутано какою-то дымкою, сквозь которую просвѣчиваетъ необъятная даль; въ открытое окно вагона врывается легкій прохладный вѣтерокъ, приносящій запахъ свѣжихъ травъ; еще нѣтъ той удушающей жары, которая нерѣдко свойственна нашему югу, но уже чувствуется, что подымется солнце и будетъ лить свои жгучіе лучи на землю. Въ такое утро пріятно стать въ корридорѣ вагона, у открытаго окна и вдыхая свѣжій, ароматный воздухъ, смотрѣть на проносящіяся предъ глазами картины. Ландшафты здѣсь не отличаются разнообразіемъ, но эта ширь, даль, какъ-то захватываютъ путника, навѣваютъ легкую грусть, дѣйствуютъ успокоительно на истомленные городскою сутолокою нервы, а южный вѣтерокъ въ это время освѣжаетъ голову, вздохъ становится глубже, дышется легче....

На 436 верстѣ отъ Кіева и въ 176 верстахъ отъ Одессы находится станція

Бирзула, къ которой примыкаетъ Елисаветградская вѣтвь, служащая соединительнымъ звеномъ между главной линіею Юго-Западныхъ и Харьково-Николаевскою желѣзною дорогою. Въ желѣзнодорожномъ отношеніи Бирзула далеко не изъ послѣднихъ центровъ; здѣсь находится основное депо, имѣется народное училище, содержимое на

средства Юго-Западныхъ дорогъ; желѣзнодорожная колонія въ Бирзулѣ насчитываетъ 2000 человѣкъ. Вокзалъ въ Бирзулѣ, построенный еще во время существованія Общества Одесской желѣзной дороги, хотя съ тѣхъ поръ и подвергался нѣкоторымъ исправленіямъ и перестройкамъ, но въ послѣднее время оказался неудовлетворяюшимъ условіямъ возросшаго пассажирскаго движенія. Поэтому въ 1897 году была предпринята капитальная перестройка и уширеніе станціонныхъ зданій и построекъ.

На станціи Бирзула находится построенная на капиталъ собранный служащими на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ церковь въ честь Успенія Пресвятыя Богородицы и въ память чудеснаго спасенія 17 октября 1888 года Государя Императора Александра III и Его Августѣйшаго Семейства. Церковь построена на участкѣ земли, отведенной для этой цѣли удѣльнымъ вѣдомствомъ.

Въ 15 верстахъ отъ станціи по рѣчкѣ Тростянцѣ (притокъ Ягорлыка) расположено *имѣніе Кульная,* принадлежащее помѣщикамъ Юрьевичамъ; почва здѣсь сравнительно гористая, съ наклономъ къ юго-западу, родитъ отличную кукурузу, табакъ и даже хорошій виноградъ; помѣщикамъ Юрьевичамъ принадлежатъ также сосѣднія селенія: Нестоите, Колбасная и Дубовая; всѣ имѣнія Юрьевича обнимаютъ площадь въ 19.200 де-

сятинъ и въ прежнее время входили въ составъ Ягорлыцкихъ имѣній князей Любомирскихъ.

Отъ Бирзулы рельсовый путь идетъ на югъ съ легкимъ уклоненіемъ на востокъ, постепенно удаляясь отъ р. Ягорлыка, составляющей границу Подольской губерніи, и все болѣе и болѣе вдаваясь въ степныя пространства Херсонской губерніи. Единственною растительностію вдоль линіи являются густыя насажденія акаціи, сдѣланныя желѣзнодорожнымъ управленіемъ по обѣ стороны пути въ пять, шесть и болѣе рядовъ для защиты линіи отъ снѣжныхъ заносовъ. До устройства этихъ насажденій, снѣгъ, бывало, зимою заносилъ въ небольшихъ выемкахъ путь до того, что прерывалъ движеніе на нѣсколько дней.

Въ настоящее время, благодаря искуссно разставленнымъ зимою подвижнымъ щитамъ и живымъ насажденіямъ, а также усовершенствованнымъ снѣжнымъ плугамъ—перерывъ движенія на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ, вслѣдствіе заносовъ, является рѣдкостію и то на непродолжительное время.

На 448 верстѣ отъ Кіева и въ 165 верстахъ отъ Одессы расположена станція

Чубовка, лежащая среди обширной равнины. Станція Чубовка, сама по себѣ, не останавливаетъ вниманія и является весьма ординарною станціею, какихъ весьма много на югѣ Россіи. Въ 17 верстахъ отъ Чубовки при *мѣстечкѣ Окны*

находится имѣніе князя Анат. Евг. Гагарина, занимающее пространство въ 10.000 десятинъ. Мѣстность типично степная съ глубокими балками и свойственными ей жарами и засухами. Главный интересъ имѣнія представляютъ четыре сада; изъ нихъ одинъ помологическій для опытовъ и наблюденій надъ фруктовыми деревьями, а остальные три—промышленные плодовые, виноградные и лѣсные. Обширный питомникъ, гдѣ деревца выращиваются безъ всякой форсировки, чтобы заблаговременно пріучить ихъ ко всѣмъ почвеннымъ и климатическимъ невзгодамъ. Искусственно разведенный въ имѣніи лѣсъ занимаетъ болѣе 30 дес.

Далѣе, въ 21 верстѣ отъ Чубовки находится *сел. Черная,* принадлежащее нынѣ бессарабскимъ помѣщикамъ Сручанамъ съ 2.675 дес. владѣльческой земли. Сел. Черная входило въ составъ Любомирщины и куплено было въ началѣ нынѣшняго столѣтія у Любомирскихъ помѣщикомъ Собанскимъ. Въ 1830 году оно вмѣстѣ съ другими сосѣдними землями принадлежало владѣльцу Ольгопольскаго уѣзда Александру Собанскому, позднѣйшему графу Де-Кибургъ, а также и его брату Изидору. Въ 1831 году имѣніе Черная и другія значительныя имѣнія были у Собанскихъ конфискованы.

Наконецъ, въ 41 верстѣ отъ Чубовки при сліяніи р. Ягорлыка съ Днѣстромъ, расположено *мѣстечко Ягорлыкъ.* Входя въ составъ Любомир-

щины, Ягорлыкъ, во время владѣнія имъ князей Любомирскихъ, съ 27 поселеніями составлялъ отдѣльный «ключъ» и имѣлъ укрѣпленный замокъ, такъ какъ здѣсь проходила граница древней Польши, а потому окрестность постоянно подвергалась нападенію татаръ и валахскихъ разбойниковъ. Въ XVI столѣтіи Ягорлыцкій ключъ принадлежалъ Замойскимъ, отъ которыхъ въ качествѣ приданаго перешелъ къ Конецпольскимъ. Нынѣ Ягорлыкъ съ 2550 дес. земли принадлежитъ одесскимъ негоціантамъ Сикардамъ.

За Чубовкою рельсовый путь дѣлаетъ поворотъ на юго-востокъ и направляется къ станціи

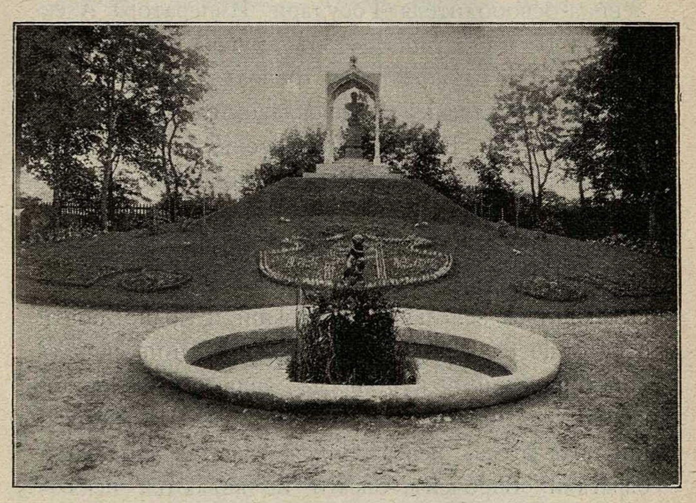
Мардаровкѣ, лежащей въ 464 верстахъ отъ Кіева и въ 148 верстахъ отъ Одессы. Въ сосѣдствѣ съ Мардаровкой, въ 3 верстахъ, на берегу рѣчки Кучургана раскинулось *имѣніе Перешоры,* принадлежащее Евг. Харламп. Чикаленко. Имѣніе это, заключающее въ себѣ 2.000 дес., одно изъ лучшихъ въ Херсонской губерніи въ смыслѣ примѣненія интенсивной культуры; имѣетъ заводъ лошадей рысистой породы и метисовъ клейдесдальско-рысистыхъ, а также большой заводъ украинскаго сѣраго скота. Кромѣ того, устроенъ питомникъ лѣсныхъ породъ: акаціи, ясеня, клена, ильма; ежегодно засѣвается и засаживается 5 дес. лѣса.

Далѣе, на 476 верстѣ отъ Кіева и въ 137 отъ Одессы лежитъ станція

Перекрестово, непредставляющая какихъ-

либо выдающихся особенностей. За нею въ 488 верстахъ отъ Кіева и 124 верстахъ отъ Одессы находится станція

Затишье. Здѣсь останавливаетъ на себѣ вниманіе памятникъ въ Бозѣ почившему Государю Императору Александру II Николаевичу, соору-



Памятникъ Императору Александру II на ст. Затишье.

женный 1885 году крестьянами сосѣднихъ селеній Тираспольскаго уѣзда въ воспоминаніе пребыванія Его Величества въ Затишьѣ. Памятникъ поставленъ при станціонномъ зданіи среди садика, въ которомъ прогуливался Александръ II во время стоянки Императорскаго поѣзда въ Затишьѣ. На пригоркѣ, покрытомъ лѣтомъ клумбами ковровыхъ расте-

ній, изъ которыхъ составленъ вензель Его Величества, на четыреугольномъ пьедесталѣ установленъ бюстъ покойнаго Императора подъ сѣнью, увѣнчанной двуглавымъ орломъ. Съ одной стороны памятника имѣется слѣдующая надпись: «Въ память пребыванія въ Бозѣ почившаго Царя мученика-освободителя Государя Императора Александра II въ Затишьѣ». Съ другой стороны выдержка изъ манифеста 19 февраля: «Осѣни себя крестнымъ знаменіемъ православный народъ и призови съ Нами Божіе благословеніе на свой свободный трудъ, залогъ твоего домашняго благосостоянія и блага общественнаго».

Районъ станціи Затишье не представляетъ никакихъ характерныхъ особенностей. Здѣсь нѣтъ выдающихся земельныхъ владѣній и полное почти отсутствіе памятниковъ прошлаго, если не считать доисторическихъ кургановъ, являющихся остатками отдаленной сѣдой старины. Кругомъ степь, широкая степь, перерѣзанная мѣстами балками и оврагами. Впрочемъ, овраги не являются исключительно принадлежностью мѣстности пересѣкаемой линіей Бирзула-Одесса; они разсѣяны по всему югу Россіи и во многихъ мѣстахъ обнаруживаютъ наклонность къ расширенію, захватывая культурныя земли и нерѣдко нанося большой матеріальный ущербъ землевладѣльцамъ. Для проѣзжающихъ по желѣзнымъ дорогамъ, балки и овраги только разнообразятъ ландшафты, смѣняя временами утомительно однообразную гладь полей. Но

не таково положеніе для ѣдущаго на лошадяхъ: ѣдешь по совершенно плоской, слегка холмистой равнинѣ, которая тянется на необозримое разстояніе; со всѣхъ сторонъ путника окружаютъ мирныя картинки, ни сколько не напоминающія горныхъ ущелій и дикихъ пропастей; до самаго горизонта, извиваясь змѣями, тянутся разноцвѣтныя полосы, цвѣтущихъ и колосящихся пашенъ, перемежающіяся черными полосами незасѣяннаго «пара» или небольшими рощицами; кое-гдѣ виднѣются верхушки колоколенъ или стоятъ какъ часовые, вѣтряныя мельницы. Дорога идетъ вдоль межей или по прямому направленію; впереди уже виднѣется село—цѣль поѣздки; но вдругъ дорога круто поворачиваетъ въ сторону, безъ всякой видимой причины и уходитъ куда-то вдаль; еще нѣсколько минутъ—и неожиданно оказываешься на краю страшной бездны, глубокой пропасти (иногда саженъ 20—25), пропасти съ отвѣсными, дикорасщепленными стѣнами, на днѣ которой звонко журчитъ ручеекъ. До села, которое ютится по другую сторону оврага, рукой подать, но приходится, слѣдуя дорогѣ, сдѣлать нѣсколько верстъ крюку, чтобы объѣхать вершину встрѣчнаго оврага, которая обыкновенно ограждена кольями, но въ темную пору, да еще въ мало знакомой мѣстности, представляетъ для путника серіозную опасность сломать себѣ шею.

Такими балками и оврагами усѣяны всѣ наши южно-русскія степи; вся разница только въ

томъ, что въ однихъ мѣстахъ эти овраги болѣе значительны, а въ другихъ наоборотъ. Происхожденіе овраговъ объясняется механическимъ дѣйствіемъ весеннихъ водъ. Въ послѣднее время въ печати стали встрѣчаться жалобы на вредъ причиняемый южной Россіи оврагами и нынѣ изыскиваются раціональные способы борьбы съ этимъ зломъ. А вредъ причиняемый оврагами весьма великъ. Кромѣ нежелательнаго удлиненія и искривленія дорогъ, происходитъ превращеніе плодородныхъ и удобныхъ для земледѣлія участковъ въ негодные ни къ чему пустыри. Многія имѣнія по Днѣстру обезцѣнены, благодаря развитію и дѣятельности овраговъ; точно также въ иныхъ мѣстахъ крестьянскіе надѣлы какъ бы таютъ въ глазахъ владѣльцевъ, превращаясь въ непроходимыя и недоступныя дерби.

На 506 верстѣ отъ Кіева и въ 106 верстахъ отъ Одессы расположена станція

Ивановка, въ районѣ которой находится нѣсколько большихъ нѣмецкихъ колоній, какъ-то: *Гофнунгсталь*, *Нейглюксталь*, *Цербикова*, *Новый-Берлинъ*, *Гильфъ* и др. Во всѣхъ этихъ колоніяхъ главнымъ занятіемъ населенія является земледѣліе, но также не малое значеніе имѣютъ садоводство, виноградство и табаководство, а равно, благодаря близости Одессы, огородничество. Впрочемъ, огородничество въ окрестностяхъ Одессы болѣе распространено среди болгаръ. Въ частности садо-

водство, виноградство и табаководство находятъ болѣе благопріятную почву для своего развитія въ мѣстности по правую сторону рельсоваго пути отъ Кіева, въ сосѣдствѣ съ р. Днѣстромъ. Въ низовьяхъ Днѣстра при с. Градинцы, Троицкое, Ясски, Бѣляевка и др. расположены цѣлые ряды садовъ, занимающіе, по учету земской статистики, всѣ вмѣстѣ пространство около 1500 десятинъ. Все побережье Днѣстра теперь покрыто сплошными виноградниками, которые въ этой мѣстности, за исключеніемъ степныхъ нѣмецкихъ колоній, нигдѣ не существуютъ отдѣльно отъ садовъ, иногда-же бываютъ вмѣстѣ съ огородами. Здѣшніе виноградники раздѣляются на плавневые и горовые; плавневый виноградъ значительно разнится отъ винограда выросшаго на высокомъ мѣстѣ; первый даетъ больше гроздей, кисловатыхъ на вкусъ; второй далеко менѣе урожаенъ, но ягоды его болѣе сладки и вина получаемыя изъ него лучшаго качества. Устройство виноградника на одной десятинѣ требуетъ одновременно затраты рублей отъ 36 до 50, а потомъ въ теченіи 4 лѣтъ, пока начнетъ приносить плоды, въ среднемъ, по 40 руб. въ годъ. Приднѣстровскіе виноградники своею богатою растительностью оказываютъ громадное вліяніе и на далекія степныя мѣстности; крестьяне, побывавъ на Днѣстрѣ, стараются и въ своихъ селахъ разводить виноградники и сады, украшающія степныя села.

Далѣе на 515 верстѣ отъ Кіева и въ 97 верстахъ отъ Одессы находится станція

Веселый Кутъ, которая не оправдываетъ своего названія, будучи небольшою станціею, расположенною въ довольно скучной и однообразной мѣстности. Здѣсь тоже въ окрестностяхъ лежатъ болгарскія и нѣмецкія колоніи, среди которыхъ находятся селенія малороссовъ и сербовъ; вообще во всемъ районѣ участка Бирзула-Одесса населеніе смѣшанное, что объясняется условіями колонизаціи Новороссійскаго края и тѣмъ, что вся эта разноязычная толпа не успѣла еще окончательно слиться и переработаться въ одинъ опредѣленный типъ. Впрочемъ, сліяніе отдѣльныхъ славянскихъ народностей, какъ-то: болгаръ, сербовъ, малороссовъ, идетъ довольно быстро, причемъ надо отмѣтить, что это сліяніе идетъ въ пользу поглощенія отдѣльныхъ народностей великороссами; труднѣе всего поддаются руссификаціи нѣмцы, поселенные отдѣльными большими колоніями и живущіе какою-то обособленною жизнію.

Отъ Веселаго Кута рельсовый путь направляется прямо на югъ. Въ 544 верстахъ отъ Кіева и въ 68 верстахъ отъ Одессы расположена станція

Раздѣльная, у которой примыкаетъ къ главной линіи Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ Бессарабская вѣтвь, служащая ближайшимъ сухопутнымъ путемъ въ придунайскія государства. Вокзалъ въ Раздѣльной, построенный еще во время

существованія Общества Одесской желѣзной дороги, при настоящихъ условіяхъ пассажирскаго движенія, уже крайне неудобенъ и тѣсенъ почему теперь на очереди капитальная перестройка и расширеніе его.

Далѣе, на 564 верстѣ отъ Кіева и въ 48 верстахъ отъ Одессы расположена станція

Колонтаевка, не представляющая никакихъ выдающихся особенностей. Кругомъ мѣстность степная, перерѣзанная оврагами и балками, нѣмецкія колоніи, мѣстами виноградники и кое-гдѣ табачныя плантаціи.

На 579 верстѣ отъ Кіева и въ 33 верстахъ отъ Одессы лежитъ станція

Выгода, имѣющая значеніе исключительно, какъ промежуточный остановочный пунктъ.

На 590 верстѣ отъ Кіева и въ 22 верстахъ отъ Одессы находится станція

Гниляково, расположенная въ сосѣдствѣ съ *сел. Гниляковымъ,* за которымъ въ 3 верстахъ отъ станціи на берегу *Хаджибейскаго лимана* раскинулось *сел. Холодная Балка.* Мѣстность эта очень живописна, защищена холмами отъ сѣверныхъ вѣтровъ, отличается чистымъ, здоровымъ воздухомъ и пріобрѣла извѣстность еще со временъ пребыванія въ Одессѣ покойнаго Н. И. Пирогова, который назвалъ селеніе Холодную Балку «климатической станціею Одессы». Здѣсь на берегу лимана расположено *лимано-лечебное заведеніе доктора*

Панаева, основанное М. Друтомъ въ 1883 году; при заведенiи имѣется тѣнистый паркъ, садъ идетъ почти до самаго берега лимана; разстоянiе отъ лечебнаго заведенiя до лимана всего нѣсколько саженъ по ровной дорогѣ. При лечебницѣ имѣется 34 жилыхъ номера и ванное зданiе съ грязевыми и рапными ваннами. Больные здѣсь не скучены и не стѣснены близкимъ сосѣдствомъ другихъ дачъ: много простора, есть гдѣ погулять и главное— очень ужъ близко къ лиману, что весьма удобно для больныхъ. Цѣны на все въ Холодной Балкѣ значительно ниже, чѣмъ на другихъ лиманахъ въ Одессѣ; сообщенiе съ городомъ весьма удобное, такъ какъ между Одессой и Гниляковымъ въ теченiи лѣтняго сезона ходитъ особый дачный поѣздъ. Кромѣ того, при селенiи Холодной Балкѣ находится *Херсонская земская грязелечебница,* открытая губернскимъ земствомъ въ 1897 г.; сезонъ продолжается съ 15 мая по 15 августа; больные принимаются по представленiю губернской и уѣздныхъ земскихъ управъ, по выбору земскихъ врачей съ платой отъ уѣздныхъ земствъ по 60 коп. въ день на обыкновенномъ содержанiи (въ общихъ баракахъ) и по 1 руб. въ день на улучшенномъ (въ отдѣльномъ номерѣ). Комплектъ больныхъ 200 человѣкъ, раздѣленныхъ на 2 сезона; преобладающими формами болѣзней отъ которыхъ пользуются больные, являются заболѣванiя костей и суставовъ, разныя эксудативныя формы и застарѣлыя невральгiи.

Нѣтъ сомнѣнія, что сел. Холодная Балка съ каждымъ годомъ будетъ пріобрѣтать все больше и больше значенія какъ курортъ, лечебная станція и дачное мѣсто; послѣднее зависитъ съ одной стороны отъ непомѣрнаго вздорожанія дачъ въ ближайшихъ окрестностяхъ Одессы, а съ другой отъ улучшенія и ускоренія сообщенія Гнилякова съ городомъ, съ каковою цѣлью и установленъ особый дачный поѣздъ.

Говоря о Холодной Балкѣ, нельзя не остаостановиться на существующихъ въ окрестностяхъ этого селенія *каменоломняхъ*; западный берегъ Хаджибейскаго лимана изобилуетъ залежами известковаго камня, дикаря и плитняка и здѣсь въ широкихъ размѣрахъ производится добываніе камня, который находитъ постоянный спросъ въ Одессѣ, какъ строительный матеріалъ. Впрочемъ всѣ окрестности Одессы отличаются изобиліемъ известняка и весь городъ окруженъ цѣлою сѣтью каменоломенъ. Гдѣ известнякъ близко залегаетъ къ поверхности и легко поддается обработкѣ, жители по преимуществу занимаются добываніемъ его не какъ подсобнымъ промысломъ земледѣлію, а скорѣе какъ главнымъ. Въ тѣхъ мѣстахъ гдѣ известнякъ обнаженъ въ обрывахъ, каменоломы выламываютъ и выпиливаютъ его, углубляясь въ толщу скалы и прорывая такимъ образомъ въ пластѣ известняка длинные подземные корридоры; тамъ, гдѣ камень залегаетъ на нѣкоторой глубинѣ, къ нему роютъ

колодезь, отъ котораго идутъ подземные ходы и галлереи. Такими подземными ходами изрыта громадная площадь окрестностей Одессы; галлереи идутъ на протяженiи нѣсколькихъ верстъ, извиваясь и переплетаясь въ разные стороны. Жители селенiй, гдѣ производится добыванiе камня, съ дѣтства посѣщаютъ каменоломни, помогаютъ родителямъ, которые въ свою очередь унаслѣдовали это дѣло отъ отцовъ. Отсюда поразительное знакомство со всѣми подземными входами и выходами. Каждый прекрасно знаетъ всѣ развѣтвленiя, быстро орiентируется въ этихъ подземныхъ ходахъ, и находясь подъ землею, безошибочно опредѣляетъ подъ какимъ хуторомъ или подъ какой усадьбой ему приходится быть въ тотъ или иной моментъ.

Отъ Гнилякова рельсовый путь направляется прямо къ Одессѣ, на 9 верстѣ отъ которой находится станцiя

Одесса-Застава, гдѣ вниманiе проѣзжающаго останавливаетъ на себѣ грандiозное зданiе элеватора Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

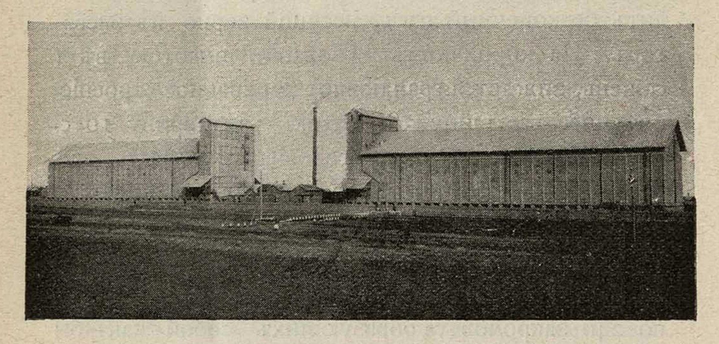
Одесскiй элеваторъ является первымъ сооруженiемъ подобнаго рода на югѣ Россiи и представляетъ чрезвычайный интересъ, какъ въ техническомъ отношенiи, такъ и по тому коммерческому значенiю, какое долженъ имѣть онъ для нашей хлѣбной торговли. Сооруженiе Юго-Западныхъ дорогъ представляетъ собою собственно *зернохранилище*, съ элеваторами для подъема зерна.

Оно состоитъ изъ двухъ совершенно отдѣльныхъ другъ отъ друга деревянныхъ корпусовъ, расположенныхъ на одной линіи и устроенныхъ на кирпичныхъ поперечныхъ стѣнахъ, проходящихъ подъ зданіями во всю длину, въ 30 рядовъ. Стѣны эти перерѣзываются вдоль всего зданія четырьмя корридорами. Во всю длину корридоровъ проходитъ безконечный пасъ, несущій зерно въ элеваторъ. На кирпичномъ основаніи, высотою въ 1 сажень, зиждется грандіозное деревянное строеніе, имѣющее въ длину 38,75 саж., въ ширину 10 с. и высотою до 10 саж.; головная же часть, гдѣ находятся элеваторы, вѣсы и проч., возвышается надъ остальною частью зданія еще сажени на 4, такъ что высота главной части доходитъ до 14 с.

Оба корпуса совершенно одинаковы и имѣютъ по 240 закромовъ, образующихъ собой какъ-бы улей; закромы идутъ вдоль зданія, въ 8 рядовъ, по 30 закромовъ въ каждомъ. Высота среднихъ четырехъ рядовъ закромовъ—7 сажень, а боковыхъ (по 2 съ каждой стороны) 5 саж. Всѣ закромы одной величины—7-саженные, въ 391 четверть, и 5-саженные въ 296 четвертей вмѣстимости. Общая же вмѣстимость всѣхъ 480 закромовъ въ обоихъ корпусахъ—около 160 тыс. четвертей. Закромы проходятъ черезъ высоту всего зданія до кирпичнаго основанія и имѣютъ въ полу желѣзные люки, чрезъ которые зерно изъ каждаго закрома, по желанію, можетъ быть во всякую данную минуту высыпаемо на находящіеся въ нижней

части продольные пассы, проходящіе чрезъ всю длину зданія.

Здѣсь необходимо оговориться, что корпуса хотя и деревянные, но построены не такъ, какъ строются обыкновенно подобныя постройки. Наружныя стѣны зернохранилищъ сдѣланы такъ, что каждая доска въ 8 дюймовъ ширины и 2 дюйма



Элеваторъ Ю.-З. жел. дор. въ Одессѣ.

толщины накладывается *плашмя* одна на другую и прибивается гвоздями. Такимъ образомъ, получается прочная стѣна, состоящая изъ цѣлаго ряда досокъ, набитыхъ одна на другую, толщиною внизу въ 8 д.; кверху толщина стѣнъ постепенно уменьшается до 4 дюймовъ. Продольныя стѣнки внутри, отдѣляющія одинъ рядъ закромовъ отъ другаго, устроены также въ 4 д. толщиною.

Къ головной части каждаго корпуса, обращенныхъ одна противъ другой, сдѣлана небольшая пристройка изъ кирпича для помѣщенія ма-

шинъ; посрединѣ между этими машинными зданіями, въ разстояніи нѣсколькихъ сажень отъ нихъ, находится кирпичное же зданіе бо̀льшихъ размѣровъ, передняя часть котораго предназначена для конторы, а задняя занята котлами для машинъ. По обѣимъ сторонамъ корпусовъ проложены рельсовые пути, по которымъ вагоны подходятъ къ зернохранилищамъ: сторона, обращенная къ городу, предназначена для пріема зерна; здѣсь въ каждомъ корпусѣ имѣется по три пріемныхъ люка, а съ противоположной стороны (къ степи) въ каждомъ корпусѣ находится въ головной части по три отпускныхъ закрома. По прибытіи вагоновъ съ зерномъ, назначенный для храненія или очистки хлѣбъ высыпается въ пріемные люки и поступаетъ посредствомъ поперечныхъ пассовъ на одинъ изъ четырехъ продольныхъ безконечныхъ пассовъ (конвейеровъ), смотря по тому, въ какой изъ закромовъ хлѣбъ долженъ поступить (каждый пассъ служитъ для двухъ рядовъ закромовъ). По этому каучуковому пассу зерно передается къ головной части, гдѣ поступаетъ въ элеваторъ, состоящій изъ безконечнаго пасса съ прикрѣпленными къ нему небольшими черпаками, на подобіе употребляемыхъ въ землечерпательной машинѣ, и несется на самый верхъ, гдѣ высыпается въ желѣзный ящикъ, представляющій собою автоматическіе вѣсы; такихъ вѣсовъ въ каждомъ корпусѣ по четыре. Когда количество зерна въ ящикѣ вѣсовъ

достигаетъ 10 пудовъ, ящикъ самъ собою переворачивается отверстіемъ внизъ, причемъ автоматическій счетчикъ отмѣчаетъ количество единицъ вѣса и зерно высыпается на вѣялки, въ которыхъ оно очищается отъ всѣхъ крупныхъ и мелкихъ примѣсей и отъ пыли, и затѣмъ поступаетъ на безконечный пассъ, проходящій въ четыре ряда въ верхней части корпуса, надъ закромами, и высыпается въ люкъ того или другого закрома. Во время двукратнаго прохожденія (въ нижней и верхней части корпуса) зерно совершенно охлаждается, а затѣмъ еще высушивается сильной тягой воздуха въ вѣялкѣ.

Такимъ образомъ, зерно попадаетъ въ закромъ взвѣшеннымъ и, по желанію владѣльца, высушеннымъ и хранится тамъ до продажи.

Когда же является необходимость хранящійся въ извѣстномъ закромѣ хлѣбъ отправить въ портъ, то находящійся въ нижней части закрома люкъ, дно котораго устроено воронкообразно, открывается и зерно высыпается на пассъ (конвейеръ) въ нижней части зданія и такимъ-же путемъ, какъ и по доставленіи хлѣба въ зернохралище, направляется къ элеваторамъ (норіямъ), поднимается опять на самый верхъ чердачнаго этажа, снова взвѣшивается на автоматическихъ вѣсахъ и посредствомъ особыхъ деревянныхъ трубъ высыпается въ одинъ изъ трехъ отпускныхъ закромовъ, имѣющихъ покатое дно, откуда зерно чрезъ бо-

ковое отверстіе выходитъ наружу и попадаетъ по трубѣ въ эстокадный или другой вагонъ.

Выгрузка хлѣба изъ вагона, если зерно находится въ мѣшкахъ, въ пріемный люкъ продолжается $^1/_2$ часа, при перевозкѣ же зерна насыпью на выгрузку вагона требуется до 20 минутъ.

Для предохраненія отъ пожара вся деревянная постройка обита снаружи картономъ, пропитаннымъ несгораемымъ составомъ; сверху же картона набиты желѣзные листы.

Постройка элеватора въ Одессѣ произведена по проекту инженера Э. Г. Гарриса. Стоимость постройки обоихъ элеваторовъ со всѣми механическими приспособленіями 505.601 руб. Пріемъ хлѣба въ элеваторъ открытъ съ 24 августа 1890 г.

Кромѣ того, около станціи Одесса-Застава, находится «*Хлѣбный городокъ*», состоящій изъ рядовъ магазиновъ для ссыпки хлѣба; въ эти магазины поступаетъ на храненіе около 60% всего прибывающаго въ Одессу по желѣзной дорогѣ хлѣба, при чемъ доставка въ магазины и перевозка въ портъ производится по спеціально проложеннымъ для сего рельсовымъ путямъ отъ станціи Одесса-Застава къ магазинамъ и отъ магазиновъ къ станціи Одесса-Портъ.

Въ сосѣдствѣ съ станціей Одессой-Заставой расположенъ *сахаро-рафинадный заводъ*, принадлежащій Александровскому товариществу сахарныхъ заводовъ; заводъ этотъ устроенъ въ 1879 году и

въ началѣ вырабатывалъ до 800.000 пудовъ рафинада въ годъ, но затѣмъ размѣры производства изъ года въ годъ стали увеличиваться и нынѣ выпускается до 3 милліоновъ пудовъ въ годъ; такимъ образомъ одесскій сахаро-рафинадный заводъ является въ настоящее время самымъ крупнымъ въ Россіи предпріятіемъ по рафинировкѣ сахара. Обладая большими средствами, Александровское Товарищество поставило Одесскій заводъ въ наилучшія условія какъ въ отношеніи производства и сбыта сахара-рафинада, такъ равно и въ отношеніи благоустройства, съ точки зрѣнія интересовъ служащихъ и рабочихъ; при заводѣ имѣется собственная больница, особыя зданія для квартиръ служащихъ, прекрасно обставленныя казармы для рабочихъ, сберегательно-вспомогательная касса и пр. Впрочемъ, начавъ объ Одесскомъ сахарорафинадномъ заводѣ, нельзя не остановиться вообще на Александровскомъ Товаришествѣ, основанномъ въ 1873 году И. М. Бродскимъ; основной капиталъ Товаришества состоитъ изъ 1200 акцій по 5000 руб. каждая, всего на сумму 6 милліоновъ; нынѣ Товариществу, кромѣ Одесскаго завода, принадлежатъ заводы: Лебединскій песочный, Лебединскій рафинадный, Старинскій, Райгородскій, Заливанщинскій и Кагарлыкскій песочные. Но кромѣ того, фактически Александровскому Товариществу еще принадлежатъ слѣдующіе заводы: Корюковскіе песочный и рафинадный, Махаринецкій, Томаш-

польскій, Красноселковскій и Воскресеновскій песочные, такъ какъ во главѣ всѣхъ товариществъ этихъ заводовъ стоятъ руководители дѣлами Александровскаго Товарищества Левъ и Лазарь Бродскіе. Основной капиталъ всѣхъ этихъ предпріятій составляетъ сумму въ 9.250.000 рублей. Интересны итоги, характеризующіе значеніе Александровскаго Товарищества и другихъ слитыхъ съ нимъ предпріятій въ общемъ развитіи русской сахарной промышленности. На всѣхъ перечисленныхъ выше заводахъ ежегодно вываривается до $2^1/_2$ милліоновъ песка или 6% всего количества песка, производимаго въ Имперіи, рафинада—$4^1/_2$ милліона пудовъ или 25% всего рафинада, получаемаго въ Имперіи; для потребностей заводовъ засѣвается свекловицею 18.000 дес. земли. Александровское Товарищество свеклосахарныхъ и сахарорафинадныхъ заводовъ, сосредоточившее въ своихъ рукахъ цѣлый рядъ заводовъ, имѣетъ выдающееся значеніе и заслуживало-бы, чтобы ему былъ посвященъ особый экономическій очеркъ: можно быть сторонникомъ или противникомъ подобной концентраціи промышленности, но самый фактъ возникновенія и процвѣтанія такого грандіознаго предпріятія заслуживаетъ вниманія и изученія.

Далѣе около станціи Одесса-Застава расположенъ *транзитный складъ лѣсныхъ матеріаловъ,* идущихъ изъ Австріи чрезъ Новоселицу въ Одессу

и далѣе моремъ заграницу. До проведенія Новоселицкихъ вѣтвей Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, вывозимый изъ Буковины и Галиціи лѣсъ, за исключеніемъ идущаго въ Германію, направлялся главнымъ образомъ чрезъ румынскій портъ Галацъ, въ меньшемъ количествѣ чрезъ Браиловъ и въ незначительномъ количествѣ шелъ въ Одессу чрезъ пограничную станцію Унгени. Пунктами сбыта австрійскаго лѣса служатъ: Италія, Испанія, Турція, Малая Азія, Сѣверная Африка, Греція, острова Архипелага и Батумъ; въ послѣдній вывозятся главнымъ образомъ дощечки для приготовленія ящиковъ подъ керосинъ. Въ дѣлѣ привлеченія транспортовъ лѣсныхъ матеріаловъ въ Одессу транзитный складъ имѣетъ большое значеніе; работы по устройству склада были начаты въ 1891 году и закончены въ половинѣ 1893 г.; открытіе склада послѣдовало 1 сентября 1893 г. Въ кругъ операцій транзитнаго лѣснаго склада входитъ: храненіе лѣса на складѣ въ теченіи 6 мѣсяцевъ безъ взиманія особаго сбора, совершеніе таможенныхъ обрядностей, выгрузка и перевѣска и доставка таковыхъ къ пароходу для дальнѣйшей отправки ихъ моремъ, страхованіе поступающаго на складъ транзитнаго лѣса и всѣ операціи, вызываемыя отправкою лѣсныхъ матеріаловъ изъ Одессы моремъ. Операціи лѣснаго транзитнаго склада весьма широки и въ настоящее время чрезъ

него проходитъ ежегодно до 10.000 вагоновъ разныхъ лѣсныхъ грузовъ.

Наконецъ, близъ станцiи Одесса-Застава расположенъ цѣлый рядъ большихъ фабрикъ и заводовъ, изъ которыхъ отмѣтимъ только важнѣйшiе: *химическiй заводъ*, принадлежащiй Товариществу Одесскаго химическаго завода съ основнымъ капиталомъ въ 200.000 рублей; *заводъ шампанскаго*, принадлежащiй Товариществу винодѣлiя съ основнымъ капиталомъ въ 800.000 рублей и изготовляющiй столь распространившееся въ послѣднiе годы шампанское подъ маркою «Excelsior»; *фабрика джутовыхъ мѣшковъ*, принадлежащая Товариществу бумаго-джутовой мануфактуры съ капиталомъ въ 100.000 фунтовъ стерлинговъ, *фабрика вѣсовъ* инженера Каца, перешедшая нынѣ въ собственность акцiонернаго «Общества для производства металлическихъ издѣлiй» и др.

Отъ станцiи Одесса-Застава идетъ вѣтвь, соединяющая главную линiю Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ съ одесскимъ портомъ, а также съ предмѣстьемъ Пересыпью. Объ этой вѣтви будетъ сказано ниже.

За станцiей Одессой-Заставой рельсовый путь дѣлаетъ поворотъ; налѣво изъ оконъ вагона видно предмѣстье «Дальнiя Мельницы», а направо вдали виднѣется обширное стрѣльбищное поле и лагери.

Въ 5 верстахъ отъ Одессы-Заставы находится станцiя

Одесса-Товарная, принадлежащая къ числу самыхъ большихъ товарныхъ станцій въ Россіи. По размѣрамъ приспобленій для храненія товаровъ станція Одесса-Товарная заслуживаетъ особаго вниманія; такъ, крытыя платформы занимаютъ площадь въ 3.000 кв. саж., открытыя—1.500 кв. саж., пакгаузы—600 кв. саж., постоянные подстилы—300 кв. с., имѣются особые погреба для легковоспламеняющихся веществъ и пр. Далѣе заслуживаютъ упоминанія склады матеріальной службы, занимающіе площадь въ 1.127 кв. саж.

Около самой станціи расположены *Одесскія Главныя Мастерскія* Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, занимающіе площадь въ 39.600 кв. саж. и, точно также какъ и Кіевскія мастерскія, являющіеся самыми большими желѣзнодорожными мастерскими въ Россіи. Время постройки Одесскихъ мастерскихъ относится съ 1863—1865 гг., т. е. ко времени постройки Одесской желѣзной дороги, состоявшей изъ линіи отъ Одессы до Балты и отъ ст. Раздѣльная до ст. Страсбурга (нынѣ Кучурганъ). Одновременно съ ростомъ сѣти рельсовыхъ сообщеній, входившихъ первоначально въ составъ Одесской желѣзной дороги, а впослѣдствіи въ составъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, увеличивались и мастерскія. Нынѣ Одесскія мастерскія состоятъ изъ двухъ отдѣленій: паровознаго и вагоннаго. Въ паровозномъ отдѣленіи имѣются цеха: токарный, кузнечный, котель-

ный, литейный и паровозосборный, а въ вагонномъ: колесный, дерево-обдѣлочный, вагоносборный, ревизіонный и малярный. Что касается исполняемыхъ мастерскими работъ, то, кромѣ ремонта подвижного состава и изготовленія запасныхъ частей, мастерскія строятъ быстроходные и товарные 8-ми колесные паровозы системы «Компаундъ», товарные вагоны, телѣжки для вагоновъ Пульмана, новые котлы и предметы для оборудованія мастерскихъ, какъ-то: подъемные краны, станки, а также водопроводныя принадлежности, части для централизаціи стрѣлокъ и сигнализаціи. Общая годовая производительность 1.500.000 рублей.

Наконецъ, на станціи Одесса - Товарная имѣются: техническое желѣзнодорожное училище съ общежитіемъ, двухклассное народное училище и пріемный покой.

Отъ станціи Одессы - Товарной рельсовый путь идетъ цѣликомъ среди построекъ; направо виднѣется новое городское кладбище съ небольшою, но весьма изящною церковью во имя Св. Димитрія Солунскаго, сооруженною въ память покойнаго архіепископа херсонскаго и одесскаго Димитрія. На лѣво открывается видъ на городъ, который, надо сознаться, съ перваго взгляда не оставляетъ сильнаго впечатлѣнія. Одесса расположена на обширной равнинѣ и потому, подъѣзжая къ ней, путникъ не видитъ панорамы города из-

дали; прежде появляются два-три церковныхъ креста, затѣмъ колокольни, а далѣе сразу въѣзжаешь въ средину городскихъ предмѣстій и проносишься мимо ряда фабрикъ и заводовъ. Поэтому пріѣзжающему въ Одессу впервые приходится испытывать какое-то разочарованіе: прославленная Одесса, царица Чернаго моря, изъ окна вагона представляется совсѣмъ не съ казоваго конца, пріѣзжающій видитъ далеко не благоустроенныя предмѣстья и не можетъ уловить общую физіономію города. Словомъ, Одесса въ противоположность многимъ другимъ городамъ оказывается значительно лучше, чѣмъ это кажется подъ впечатлѣніемъ, выносимымъ изъ наблюденія окружающей мѣстности изъ окна вагона.

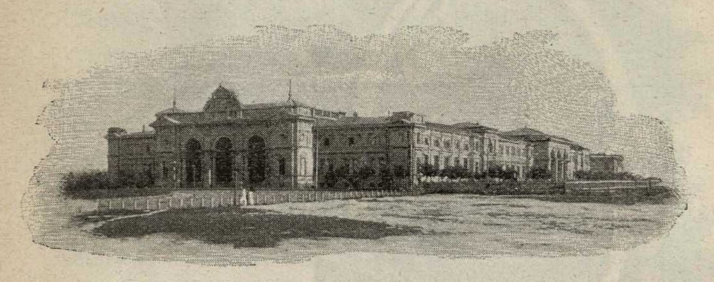
Одесса имѣетъ выдающійся интересъ; съ одной стороны наблюдателя поражаетъ чисто сказочный ростъ города; въ теченіи ста лѣтъ изъ незначительной деревушки съ жалкою турецкою крѣпостцою онъ превратился въ европейскій городъ, съ роскошными улицами, дачами, садами, съ другой стороны—несомнѣнно обращаетъ на себя вниманіе сравнительно большая культурность населенія; это, такъ сказать, интересъ психологическаго свойства. Но, затѣмъ, Одесса имѣетъ крупное выдающееся значеніе, какъ всемірно-извѣстный торговый центръ, и, наконецъ, какъ курортъ и климатическая лечебная станція. Впрочемъ обо всемъ этомъ будетъ сказано нѣсколько подробнѣе дальше.

Въ 3 верстахъ отъ Одессы-Товарной расположена конечная станція линіи Кіевъ-Одесса



Одесса-Главная. *Одесскій вокзалъ*—одинъ изъ лучшихъ конечныхъ вокзаловъ русской рельсовой сѣти; онъ построенъ архитекторомъ А. О. Бернардацци по проекту профессора Шретера. Зданіе вокзала находится на Куликовомъ полѣ въ чертѣ города, въ ближайшемъ сосѣдствѣ съ лучшими городскими улицами и выходитъ главнымъ фасадомъ на Пушкинскую ул. Невысокая гранитная лѣстница со стороны главнаго фасада ведетъ въ обширный вестибюль, гдѣ находятся пассажирская и багажная кассы I и II

класса; направо расположена зала I и II класса. Какъ вестибюль, такъ и залъ прекрасно отдѣланы; первый съ мозаиковымъ поломъ и великолѣпными лѣпными работами и украшеніями на потолкѣ; второй съ паркетнымъ поломъ и массивною мебелью особаго желѣзнорожнаго стиля. Вторую часть пас-



Вокзалъ на ст. Одесса-Главная.

сажирской залы (за аркой) занимаетъ буфетъ; далѣе идетъ контора начальника станціи и телеграфъ, а за ними—пассажирская зала III класса, подъѣздъ къ которой находится со стороны праваго боковаго фасада. Изъ пассажирскихъ залъ выходъ на широкій длинный перронъ, прикрытый сверху легкимъ желѣзнымъ очень красивымъ и оригинальнымъ навѣсомъ, въ видѣ зонтиковъ.

Съ противоположной стороны — такой-же перронъ, у котораго оставливаются прибывающіе поѣзда. Здѣсь, кромѣ комфортабельно устроенной залы для пассажировъ I и II классовъ, находятся въ самомъ концѣ зданія, царскіе покои, велико-

лѣпно убранные, въ которыхъ останавливались и проживали нѣкоторое время по прибытіи въ Одессу Особы Императорской Фамиліи. Предъ главнымъ фасадомъ устроенъ скверъ, окруженный изящной



Вестибюль въ Одесскомъ вокзалѣ.

металлической рѣшеткой, а по обѣимъ сторонамъ зданія—палисадники съ деревьями и цвѣтами.

Въ XIV в. на мѣстѣ теперешней красавицы Одессы существовало татарское поселеніе Качибей

Послѣ покоренія Крыма турками (въ концѣ XV вѣка) все сѣверное черноморское побережье сдѣлалось турецкимъ владѣніемъ и турки устроили въ Качибеѣ, который они переименовали въ «Хаджибей», небольшую крѣпостцу. Въ ночь на 14 сентября 1789 г., во вторую турецкую войну, крѣпостца эта была взята русскимъ отрядомъ подъ начальствомъ ген.-маіора І. М. де-Рибаса и была оставлена по Ясскому миру за Россіей. По окончаніи войны, Императрица Екатерина II, чтобы обезопасить вновь присоединенныя области, рѣшила устроить въ наиболѣе пригодномъ мѣстѣ черноморскаго побережья военно-торговый портъ. 27 мая 1794 г. императрица подписала два рескрипта: одинъ на имя екатеринославскаго и таврическаго генералъ-губернатора графа, а впослѣдствіи князя П. А. Зубова, слѣдующаго содержанія: «Желая распространить торговлю россійскую на Черномъ морѣ и уважая выгодное положеніе Гаджибея и сопряженныя съ онымъ многія пользы, признали мы нужнымъ устроить тамъ военную гавань купно съ пристанью для купеческихъ судовъ. Устроеніе гавани сей возложили мы на вице-адмирала де-Рибаса и Всемилостивѣйше повелѣли быть ему главнымъ начальникомъ оной, гдѣ и гребной флотъ черноморскій, въ его командѣ состоящій, впредь имѣть будетъ главное расположеніе; работы же производить подъ надзираніемъ генерала графа Суворова-Рымникскаго, коему препоручены отъ

насъ всѣ строенія укрѣпленій и военныхъ въ той странѣ заведеній, придавъ ему въ пособіе инженеръ-полковника Деволана, коего планъ города и пристани утвердивъ, повелѣли приступить, не теряя времени, къ возможному и постепенному произведенію онаго въ дѣйствіе». Въ рескриптѣ на имя де-Рибаса между прочимъ было сказано: «Мы надѣемся, что вы не токмо приведете въ исполненіе сіе благое предположеніе наше, но что, вѣдая, колико процвѣтающая торговля споспѣшествуетъ благоденствію народному и обогащенію государства потщитеся, дабы созидаемый вами городъ представлялъ торгующимъ не токмо безопасное отъ непогодъ пристанище, но защиту, ободреніе, покровительство и, словомъ, всѣ зависящія отъ васъ въ дѣлахъ ихъ пособія, чрезъ что, безъ сомнѣнія, какъ торговля наша въ тѣхъ мѣстахъ процвѣтетъ, такъ и городъ сей наполнится жителями въ скоромъ времени».

Въ томъ-же 1794 году, 22 августа, митрополитъ екатеринославскій и Херсонеса-Таврическаго Гавріилъ, въ сопровожденіи духовенства, въ присутствіи вице-адмирала де-Рибаса, морскихъ и военныхъ чиновъ, чиновниковъ, присланныхъ отъ губернатора Хорвата изъ Екатеринослава, и 2 или 3 турецкихъ торговыхъ кораблей, стоявшихъ на рейдѣ, положилъ первые основные камни для храмовъ во имя св. Николая, св. Екатерины и

др. и провелъ первую борозду для фундаментовъ городскихъ строеній.

До сихъ поръ нигдѣ не найдено указа о переименованіи Хаджибея въ Одессу. Существуютъ только объ этомъ два историческяхъ разсказа анекдотическаго характера. Первый изъ нихъ таковъ: На одномъ изъ придворныхъ баловъ кто-то изъ академиковъ сказалъ императрицѣ что новая гавань, сооружаемая на берегу Чернаго моря, современемъ должна имѣть такое-же значеніе, какъ Петербургъ для Балтійскаго моря, и сообщая затѣмъ свѣдѣнія о древнѣйшихъ историческихъ судьбахъ этой мѣстности, утверждалъ, что въ глубокой древности на мѣстѣ Хаджибея находилась греческая колонія «Одессосъ», что означаетъ—«великій торговый путь», и что было-бы прилично удержать за новымъ городомъ его древнее названіе. Это мнѣніе поддерживали графъ Зубовъ и графъ де-Рибасъ. Императрица улыбнулась и сказала: «Пусть-же Гаджибей носитъ древне-эллинское названіе, но въ женскомъ родѣ,—короче и яснѣе назвать его «Одесса». По другой версіи происхожденіе названія Одессы было таково: «Когда герцогъ Ришелье порѣшилъ основать г. Одессу, то многіе изъ приближенныхъ къ нему лицъ, обсуждая съ нимъ всѣ выгоды такого предпріятія, высказывали, между прочимъ, что главное затрудненіе при построеніи города въ этой мѣстности будетъ заключаться въ недостаткѣ

прѣсной воды. На предупрежденія — разговоръ шелъ на французскомъ языкѣ—герцогъ энергично и неоднократно восклицалъ: «Assez d'eau!» и, наконецъ сказалъ, что городъ будетъ называться «Одесса». Когда окружавшіе герцога спрашивали его, что означаетъ это слово, онъ отвѣчалъ категорически: «Assez d'eau!—пари, что не отгадаете». Но, къ удивленію герцога, среди присутствовавшихъ нашелся одинъ, который предложенную загадку отгадалъ и объяснилъ ему, что слово «Одесса» представляетъ собою ни что иное, какъ французскія слова «assez d'eau», что значитъ въ переводѣ «довольно воды», но если написать французскія слова русскими буквами, получится слово—*accedo* и прочитать его справа налѣво—будетъ «Одесса».—Скоро Одесса стала заселяться греками, албанцами и бѣглыми изъ Новороссіи, Великороссіи, Польши и Турціи; изъ грековъ и албанцевъ былъ сформированъ особый военный отрядъ. Число жителей въ 1795 году равнялось уже 2400 человѣкъ; Одесса успѣшно застраивалась; въ концѣ года былъ открытъ городской магистратъ съ судебной властью и окончена часть портовыхъ сооруженій; развивалась мало-по-малу и заграничная торговля. Въ слѣдующемъ 1796 г. императрица Екатерина II скончалась и вступившій на престолъ императоръ Павелъ I повелѣлъ остановить строеніе города и порта. По счастливой случайности только и усиленнымъ ходатай-

ствамъ, императоръ пожаловалъ городу гербъ и нѣкоторыя льготы для жителей (въ томъ числѣ порто-франко). Въ 1800 году магистратъ отправилъ государю большой транпортъ, состоящій изъ 3000 иностранныхъ фруктъ, за что магистратъ удостоился собственноручнаго рескрипта императора съ изъявленіемъ всѣмъ жителямъ монаршаго «благоволенія и благодарности» и вскорѣ-же разрѣшена была значительная ссуда на достройку гавани. Наступило царствованіе императора Александра I-го, обратившаго весьма серьезное вниманіе на развитіе Одессы. Въ 1802 году подтверждены были прежнія льготы городу и на строеніе гавани пожалована $^1/_{10}$ часть таможенныхъ доходовъ, Одесса сдѣлана была особымъ градоначальствомъ и первымъ градоначальникомъ назначенъ былъ генералъ-лейтенантъ, герцогъ Эмануилъ Осиповичъ дю-Плесси-Ришелье. Главнѣйшими заслугами Ришелье по отношенію къ Одессѣ были: заселеніе и благоустройство города, учрежденіе коммерческой гимназіи и благороднаго института, сооруженіе храмовъ, устройство театра и садовъ, привлеченіе въ Одессу крупныхъ торговыхъ фирмъ, учрежденіе городской типографіи; особенно великая заботливость о здоровьи населенія выразилась у Ришелье во время чумы 1812 года, продолжавшейся 5 мѣсяцевъ, причемъ погибло 2600 человѣкъ или $^1/_5$ часть населенія города. Въ 1815 г. Ришелье оставилъ службу и навсегда удалился изъ Одессы въ Парижъ, гдѣ и скончался

въ 1822 г. Преемникомъ его былъ генералъ-отъ-инфантеріи графъ Ланжеронъ. Онъ управлялъ городомъ и краемъ до 1823 года. Одесса имъ была принята отъ дюка де-Ришелье уже вполнѣ благоустроеннымъ городомъ съ 25-тысячнымъ населеніемъ. При Ланжеронѣ Одессѣ даны были на 30 лѣтъ права порто-франко, учрежденъ въ 1817 году «Ришельевскій» лицей въ честь перваго градоначальника, учреждена контора государственнаго банка, появилась первая газета на французскомъ языкѣ. Въ 1823 году новороссійскимъ генералъ-губернаторомъ назначенъ былъ графъ Михаилъ Семеновичъ Воронцовъ, при которомъ Одесса была вымощена и шоссирова, учреждены публичная библіотека, музей древностей, устроенъ Николаевскій бульваръ съ прекрасною каменною лѣстницею къ морю, въ 200 ступеней, открытъ памятникъ дюку де-Ришелье на названномъ бульварѣ, положено начало пароходству на Черномъ морѣ, учреждены: одесскій учебный округъ, множество учебныхъ и благотворительныхъ заведеній.—При графѣ Воронцовѣ угрожала Одессѣ чума въ 1829 и 1837 г. и сильнѣйшая холера въ 1831 г., жертвою которой сдѣлался предмѣстникъ Воронцова графъ Ланжеронъ. Населеніе города возростало быстро и въ началѣ 1850-хъ годовъ достигало уже 72 тысячъ; торговые обороты были болѣе, чѣмъ на 100 милл. руб. въ годъ и заграничная торговля приняла обширные размѣры.—Въ 1854 г. Одесса выдержала нападеніе англо-французскаго флота,

и произведенная имъ бомбандировка города принесла не мало вреда. Одно изъ ядеръ отбило край пьедестала Ришелье; оно вдѣлано теперь въ памятникъ. При послѣдующихъ градоначальникахъ Одесса, благодаря энергіи и дѣловитости своего общественнаго управленія съ Н. А. Новосельскимъ во главѣ, приняла тотъ прекрасный, видъ значительнаго благоустроеннаго европейскаго города, которымъ она справедливо можетъ назваться теперь. Прекрасныя мостовыя, водопроводъ изъ Днѣстра, газовое освѣщеніе—все это сооружено въ концѣ 60-хъ и началѣ 70-хъ годовъ. Учрежденіе Русскаго Общества пароходства и торговли, соединеніе желѣзною дорогою Одессы съ другими городами, устройство образцоваго порта, стоющаго 12½ милліон. рублей, съ элеваторами и другими новѣйшими техническими приспособленіями для вывоза за-границу пшеницы, что составляетъ главную статью отпускной одесской торговли,—высоко подняло ея торговые обороты. Учрежденіе Новороссійскаго университета (1865 г.) возвысило Одессу и какъ центръ умственной дѣятельности всего края. Затѣмъ, въ 20 лѣтъ Одесса весьма много выиграла въ своемъ внѣшнемъ видѣ, покрывшись садами, скверами, парками и общественными зданіями (театръ, городская публичная библіотека и проч.), при чемъ большія заслуги оказалъ въ этомъ отношеніи городской голова Г. Г. Маразли.

Одесса раскинулась на обширной равнинѣ, нигдѣ не виднѣется ни одного пригорка, на которомъ живописно расположились-бы дома, выдѣляясь надъ массами другихъ зданій; сооруженій оригинальныхъ по стилю, по внѣшности мало; все ровно, вытянуто въ линію, фасады почти вездѣ тянутся сплошною стѣною, не выдѣляясь изъ общей массы. Это казалось-бы должно придавать Одессѣ нѣсколько монотонный видъ, однако ширь и прямизна улицъ, обрамленныхъ рядами тѣнистыхъ деревьевъ, роскошные магазины съ зеркальными окнами нерѣдко во весь этажъ, непрерывный потокъ экипажей и пѣшеходовъ и надъ всѣмъ этимъ куполъ южнаго синяго неба, заставляютъ забывать нѣсколько однообразный стиль одесскихъ построекъ. Масса свѣта, воздуха, развитая, какъ нигдѣ въ Россіи, уличная жизнь, постоянно переполненныя посѣтителями кофейни и кондиторскія, разноязычная толпа придаютъ Одессѣ много характернаго, много такого, чего не встрѣчается въ другихъ городахъ. А. С. Пушкинъ далъ характеристику Одессы въ началѣ настоящаго столѣтія:

«Я жилъ тогда въ Одессѣ пыльной...
Тамъ долго ясны небеса,
Тамъ хлопотливо торгъ обильный
Свои подъемлетъ паруса.
Тамъ все Европой дышетъ, вѣетъ,
Все блещетъ югомъ и пестрѣетъ
Разнообразностью живой.
Языкъ Италіи златой

Звучитъ по улицѣ веселой,
Гдѣ ходитъ гордый славянинъ,
Французъ, испанецъ, армянинъ
И грекъ, и молдаванъ тяжелый...

Со времени пребыванія А. С. Пушкина въ Одессѣ прошло семьдесятъ пять лѣтъ, принесшихъ много перемѣнъ: одесской пыли и знаменитой



Одесса. Николаевскій бульваръ.

грязи, которую тоже воспѣлъ нашъ поэтъ, нѣтъ и въ поминѣ, городскія улицы покрылись «звонкой мостовой», но попрежнему «тамъ долго ясны небеса», попрежнему «хлопотливо торгъ обильный свои подъемлетъ паруса» и по прежнему «все Европой дышетъ, вѣетъ, все блещетъ югомъ»....

Одесса, насчитывающая себѣ немного болѣе ста лѣтъ, не имѣетъ памятниковъ старины, кото-

рые встрѣчаются въ другихъ городахъ и напоминаютъ далекое прошлое; но тѣмъ не менѣе здѣсь имѣется не мало сооруженій, которыя заслуживаютъ вниманія. Мы приводимъ лишь общія данныя, такъ какъ объ Одессѣ имѣется цѣлая литература [1]).

Преображенскій Каѳедральный соборъ—первая и старѣйшая церковь въ Одессѣ. Начало постройки этого храма относится къ 1794 г., когда было положено основаніе городу. Освященіе послѣдовало въ маѣ 1808 г., причемъ главный престолъ освященъ во имя Преображенія Господня, правый придѣлъ—во имя св. Николая и лѣвый—во имя Св. Спиридона. Храмъ былъ невеликъ. Иконы для него были писаны въ академіи художествъ профессоромъ исторической живописи академикомъ Угрюмовымъ. Колокольня построена уже впослѣдствіи. Начата она была постройкою въ 1827 г. и окончена чрезъ 10 лѣтъ—въ 1837 г. На устройство ея, по ходатайству князя М. С. Воронцова, съ Высочайшаго разрѣшенія было отпущено 50 т. р. ассигнаціями.

Высота колокольни 37 саж. 2 арш.; главный колоколъ, имѣющій вѣса 1139 пудовъ, отлитъ изъ турецкихъ пушекъ и подаренъ церкви Императоромъ Николаемъ I.

---

[1]) Изъ очерковъ Одессы на первомъ планѣ долженъ быть поставленъ «Историческій очеркъ и Путеводитель» Кохманскаго. Одесса 1894 г.

Съ учрежденіемъ въ Одессѣ въ 1837 году архіерейской каѳедры, Преображенскій Соборъ сдѣланъ каѳедральнымъ. Въ 1842 году преосвященнымъ епископомъ Гавріиломъ заложена трапезная церковь, которою Соборъ былъ соединенъ съ колокольнею и на постройку которой было отпущено 100 т. р. ассигнаціями, при чемъ правый придѣлъ былъ освященъ въ 1848 г. во имя Св. Симеона Богопріимца, а лѣвый—во имя преп. Сергія Радонежскаго. Такимъ образомъ Одесскій Каѳедральный Соборъ составился изъ трехъ частей, отчего должно быть понятно, почему онъ имѣетъ такую форму. Затѣмъ въ 1849—1852 г. трехпрестольный храмъ былъ перестроенъ и при обновленіи правый придѣлъ былъ освященъ преосвященнымъ Иннокентіемъ во имя прор. Моисея Боговидца, Апостола Андрея Первозваннаго и Николая Чудотворца, а престолъ лѣваго придѣла—во имя пророка Иліи и св. семи священномучениковъ херсонскихъ. При высокопреосвященномъ архіепископѣ Димитріѣ въ 1873 г. храмъ былъ снова возобновленъ, на что городомъ было отпущено 31 т. р. и затѣмъ опять реставрированъ въ 1889 г. при высокопреосвященномъ Никанорѣ, при чемъ прежній деревянный иконостасъ былъ замѣненъ иконостасомъ изъ бѣлаго мрамора. Въ храмѣ находится чудотворная икона Касперовской Божіей Матери, доставляемая ежегодно въ Одессу въ концѣ сентября и остающаяся въ Соборѣ до чет-

вертаго дня Пасхи, когда икона увозится обратно въ Касперовку.

Въ Соборѣ между прочимъ погребены архіепископы: Иннокентій († 27 мая 1857 г.), Іоанникій († 1 марта 1877 г.), Никаноръ († 27 декабря 1890 г.) и Димитрій († 14 ноября 1883 г.). У противоположной стѣны, съ правой стороны, погребены свѣтлѣйшій князь М. С. Воронцовъ (родился 19 мая 1789 года † 6 ноября 1856 года) и супруга его Е. К. Воронцова (род. 1792 года † 1880 года).

Съ правой же стороны, у могилы князя Воронцова находится турецкое знамя и подъ нимъ на мѣдной доскѣ Высочайшій рескриптъ на имя графа Воронцова слѣдующаго содержанія:

«Графъ Михаилъ Семеновичъ! Сегодня получилъ Я донесеніе вице-адмирала Грейга отъ 13 минувшаго маія съ рейда крѣпости Анапской, въ коемъ онъ извѣщаетъ о взятіи снаряженными отъ флота нашего крейсерами четырехъ турецкихъ судовъ съ 940 рядовыми и офицерами, плывшими изъ Трапезунта на подкрѣпленіе гарнизона Анапскаго. Ихъ оружіе и шесть знаменъ достались въ добычу побѣдителямъ. Получивъ сіе извѣстіе во время пребыванія моего въ Одессѣ, Я жалую городу одно изъ взятыхъ у непріятеля знаменъ для храненія его въ здѣшнемъ Соборномъ храмѣ. Да будетъ оно всегда воспоминаніемъ о семъ первомъ успѣхѣ нашего оружія въ войнѣ праведной, за

честь и истинныя пользы Россіи предпріятой. Пребываю къ вамъ всегда благосклонный». «Николай».

Одесса, маія 18 дня 1828 года.

Городской театръ, составляетъ безпорно одно изъ лучшихъ украшеній Одессы. Это грандіозное зданіе обращаетъ на себя вниманіе какъ своей величиной, такъ и красотой и оригинальностью сво-



Одесскій городской театръ.

его внѣшняго вида. Городской театръ построенъ на Театральной площади извѣстными вѣнскими архитекторами Фельнеромъ и Гельмеромъ на мѣстѣ театра, сгорѣвшаго въ ночь съ 1 на 2-е января 1873 г.

Театръ обращенъ къ Ришельевской улицѣ главнымъ портикомъ въ два яруса, изъ которыхъ нижній занимаетъ крытый подъѣздъ, а верхній— крытый балконъ. Къ задней сторонѣ этого пор-

тика примыкаетъ полукруглое зданіе зрительная зала, съ его фойе, лѣсницами и побочными помѣщеніями. Посреди возвышается постройка сцены, требующая, какъ извѣстно, наибольшей высоты во всемъ зданіи. Фасадъ театра выдержанъ въ стилѣ итальянскаго возрожденія. По высотѣ зданія архитектурно имѣются три главныхъ яруса: нижній цокольный, заключающій въ себѣ партеръ, второй, въ которомъ помѣщается бель-этажъ и первый ярусъ, и третій, заключающій въ себѣ второй ярусъ и галлерею. Далѣе, по фасаду полукруга съ обѣихъ сторонъ устроены открытые балконы. Такихъ балконовъ во всемъ фасадѣ десять: восемь малыхъ и два большихъ, съ тремя просвѣтами каждый. Кромѣ украшенія и оживленія фасада, балконы имѣютъ цѣлью доставленіе свѣта и воздуха въ фойе, съ которыми они непосредственно соприкасаются. Имѣя несгораемый полъ, эти балконы, на случай пожара, могутъ служить убѣжищемъ для посѣтителей театра, которые, попадая въ нихъ, до подачи помощи извнѣ, имѣя свободный доступъ наружнаго воздуха, находятся въ полной безопасности.

Городской театръ отличается обиліемъ входовъ и выходовъ. Къ театру существуютъ три главныхъ подъѣзда: одинъ противъ Ришельевской улицы, для посѣтителей партера, съ двумя входами, и два въ боковыхъ выступахъ, со стороны Пале-Рояля и Театральной площади, съ тремя входами каждый, для посѣтителей ложъ,

бенуара, бель-этажа, перваго и втораго ярусовъ. Далѣе, по обѣ стороны, между подъѣздомъ со стороны Ришельевской улицы и боковыми подъѣздами, существуетъ двѣнадцать входовъ для пѣшеходной публики и въ частности для посѣтителей амфитеатра и галлереи. Такимъ образомъ, театръ имѣетъ двадцать входовъ и выходовъ. Кромѣ того, для сцены и побочныхъ помѣщеній ея имѣются три отдѣльныхъ выхода: два съ Театральнаго переулка и одинъ съ Театральной площади.

Наибольшій интересъ представляетъ зрительный залъ, который составляетъ центръ всего сооруженія. Зрительный залъ производитъ весьма пріятное впсчатлѣніе роскошью и красотой отдѣлки ложъ. Во всемъ залѣ снизу до потолка включительно преобладаютъ бархатъ, сатинъ, позолота. По срединѣ партера отъ входа вплоть до самаго оркестра идетъ широкій проходъ, по обѣимъ сторонамъ котораго расположены ряды креселъ. Кресла широкія, откидныя, съ бархатными сидѣніями и спинками, весьма изящны и удобны. Двумя поперечными проходами между рядами креселъ партеръ дѣлится на три части. Первыя пять рядовъ, по принятому въ заграничныхъ театрахъ дѣленію, носятъ названіе оркестра; далѣе идутъ девять рядовъ паркета и наконецъ восемь рядовъ собственно партера. Ряды креселъ не примыкаютъ вплотную къ ложамъ и подъ ложами оставлены широкіе проходы. Вообще въ партерѣ много широты и простора, такъ что давки и тѣсноты не

можетъ быть. Изъ партера имѣется пять выходовъ въ фойе бенуара. Всѣхъ мѣстъ въ партерѣ 474. Номерація креселъ и вообще всѣхъ мѣстъ отличается тѣмъ, что №№ идутъ не попорядку, а весь театръ дѣлится на двѣ половины, изъ которыхъ въ правой мѣста (кресла и ложи) занумерованы четными числами, а въ лѣвой—нечетными.

Общая стоимость театральнаго зданія съ электрическимъ освѣщеніемъ опредѣляется въ 1.285.000 рублей.

Памятникъ Императору Александру II поставленъ въ Александровскомъ паркѣ, на томъ самомъ холмѣ и мѣстѣ, гдѣ 7 сентября 1875 г. въ Бозѣ почившій Императоръ разсмотрѣлъ и одобрилъ планъ парка и у подножья котораго собственноручно посадилъ первое дерево. Самый памятникъ состоитъ изъ высокой лабрадоровой колонны съ пьедесталомъ на площадкѣ и гранитными ступенями. Къ подножью памятника ведетъ лѣстница изъ краснаго гранита, спускающаяся на всѣ четыре стороны. Въ нижней части памятника, на 4 и 5 рядѣ камней, составляющихъ самый пьедесталъ, наложены съ двухъ сторонъ очень красивыя доски краснаго песчаника. На одной изъ нихъ, на лицевой сторонѣ памятника, медальонъ изъ бѣлаго мрамора, въ золоченной рамѣ, окаймленный снизу гирляндой изъ темной бронзы; подъ медальономъ вызолоченная рельефная надпись: «Александру II благодарная Одесса». Подъ этой доской, на

нижней части—гербъ г. Одессы, сдѣланный изъ темной бронзы, окруженный вѣнкомъ изъ листьевъ дуба и лавра. Надъ карнизомъ—бронзовая корона на такой-же подушкѣ, со скипетромъ, мечомъ и жезломъ. На другой сторонѣ подъ выкружкой, такая же доска краснаго песчаника, съ надписью: «На семъ мѣстѣ Царь-Освободитель 7-го сентября 1875 года соизволилъ быть парку Имени Его и посадилъ первое дерево». Плинтъ подъ колонну украшенъ со всѣхъ сторонъ 8 бронзовыми гирляндами. На эту часть установлена самая колонна, которая состоитъ изъ четырехъ частей. Послѣдняя часть приходится подъ капитель колонны. Самая капитель изъ 3-хъ частей: нижняя, круглая, съ 4 бронзовыми орлами, съ распущенными крыльями; на верху положена бронзовая подушка, а на ней—шапка Мономаха. Шапка литая, а крестъ на ней точеный изъ темной бронзы. Какъ орлы, такъ и въ особенности шапка Мономаха сдѣланы замѣчательно хорошо. Памятникъ построенъ по проэкту почетнаго вольнаго общника академіи художествъ Н. И. Баринова.

Памятникъ Дюку-де-Ришелье помѣщается на Николаевскомъ бульварѣ, противъ лѣстницы ведущей къ морю. Монументъ отлитъ изъ бронзы и представляетъ Ришелье въ римской тогѣ, съ непокрытой головой; правая рука протянута къ морю; въ лѣвой онъ держитъ свитокъ. Статуя поставлена на гранитномъ пьедесталѣ, въ одномъ углу

котораго, отбитомъ во время бомбандированія Одессы 10 апрѣля 1854 г. непріятельской бомбой, вставлено ядро; надъ ядромъ надпись: «Страстная суббота 1854 года». Памятникъ воздвигнутъ въ 1828 году; на немъ имѣются слѣдующія надписи: «Герцогу Еммануилу, управлявшему съ 1803 по 1814 годъ Новороссійскимъ краемъ и положившему основаніе и благосостояніе Одессы. Благодарные къ незабвеннымъ его трудамъ жители всѣхъ сословій сего города и губерній: Екатеринославской, Херсонской и Таврической воздвигли памятникъ сей въ 1826 г. при новороссійскомъ генералъ-губернаторѣ графѣ Воронцовѣ».

Памятникъ князю М. С. Воронцову, почти треть столѣтія, именно съ 1823 по 1854 годъ, управлявшему въ качествѣ новороссійскаго и бессарабскаго генералъ-губернатора Одессой и всѣмъ новороссійскимъ краемъ, возвышается на Соборной площади. Свѣтлѣйшій князь представленъ облаченнымъ въ мантію, съ фельдмаршальскимъ жезломъ въ рукѣ. Бронзовый монументъ помѣщенъ на четырехъугольномъ пьедесталѣ, сдѣланномъ изъ крымскаго діорита. На передней сторонѣ памятника имѣется на пьедесталѣ слѣдующая надпись: «Свѣтлѣйшему князю Михаилу Семеновичу Воронцову благодарные соотечественники. 1863»; сзади: «Генералъ-Губернатору Новороссійскаго края и Бессарабіи 1823—1854; на остальныхъ двухъ сторонахъ помѣщены барельефныя

изображенія битвы при Краонѣ и взятіе Варны, съ надписями: «Краонъ 1814» и «Варна 1828». Памятникъ открытъ въ 1863 году.

Заслуги князя Воронцова, какъ передъ государствомъ, вообще, такъ и въ частности передъ новороссійскимъ краемъ и Одессой въ особенности, нашли себѣ надлежащую оцѣнку въ исторіи. Князь Воронцовъ былъ послѣдователемъ дюка-де-Ришелье въ дѣлѣ устройства Одессы, которая ему очень многимъ обязана.



Памятникъ А. С. Пушкину.

Памятникъ Пушкину помѣщается на Николаевскомъ бульварѣ, подлѣ зданія городской думы. Собственно говоря, это не памятникъ въ томъ строгомъ смыслѣ, въ какомъ принято понимать подобнаго рода монументы; это бюстъ поэта съ фонтаномъ. Бюстъ помѣщается на пьедесталѣ, сдѣланномъ изъ гранита. Въ средней части пьеде-

стала изъ угловъ его бьютъ струи воды, стекающей въ гранитные резервуары, надъ которыми помѣщены большія бронзовыя вазы. На лицевой сторонѣ, обращенной къ бульвару, надпись: «А. С. Пушкину граждане Одессы». Нужно однако замѣтить, что этотъ памятникъ далеко не соотвѣтствуетъ ни памяти Пушкина, ни значенію и красотѣ Одессы.

Императорскій Новороссійскій университетъ, преобразованный изъ бывшаго Ришельевскаго лицея, открытъ 1 мая 1865 г. Онъ состоитъ изъ четырехъ факультетовъ: историко-филологическаго, физико-математическаго, юридическаго и медицинскаго, Всѣ аудиторіи, инспекція, правленіе, а также библіотека помѣщаются въ главномъ зданіи, выходящемъ фасадомъ на Дворянскую улицу; всѣ же кабинеты для практическихъ занятій студентовъ размѣщены въ другомъ зданіи, на Преображенской улицѣ. При университетѣ имѣется цѣнная библіотека, которая при передачѣ ея университету Ришельевскимъ лицеемъ 1 мая 1865 г. заключала въ себѣ 12.400 названій въ 28.505 том., оцѣненныхъ въ 33.500 р. Въ теченіе же 29 лѣтъ библіотека значительно увеличилась и теперь имѣетъ до 66.000 названій, въ числѣ болѣе 131.000 томовъ и цѣнностью свыше 342 тыс. рублей, кромѣ оставленной университету покойнымъ графомъ А. Г. Строгоновымъ, библіотеки въ количествѣ 8—9 т. названій, въ числѣ около 17.000 томовъ, по всѣмъ отраслямъ наукъ. Кромѣ этой основной библіотеки

существуетъ еще студенческая библіотека, учрежденная бывшимъ попечителемъ одесскаго учебнаго округа Н. И. Пироговымъ, который, при оставленіи имъ въ 1858 г. должности попечителя, завѣщалъ свою библіотеку Ришельевскому лицею, спеціально для занятій въ ней студентовъ. Въ то время въ ней было 2786 названій книгъ, въ 4930 томахъ. Теперь же въ ней болѣе 7000 названій, въ 13.800 томахъ, цѣнностью до 15.000 рублей.

Торговое значеніе Одесса пріобрѣла съ первыхъ дней своего существованія и имѣетъ репутацію города, въ которомъ весь строй жизни обусловливается его коммерческимъ характеромъ. По внѣшней торговлѣ Одесса—важнѣйшій пунктъ государства, особенно по вывозу; здѣсь она далеко внѣ конкурренціи съ остальными отпускными мѣстами Россіи; но и по ввозу Одесса уступаетъ первенство лишь Петербургу, ставъ значительнѣе въ этомъ отношеніи такихъ городовъ, какъ Ревель и Рига, гдѣ привозъ товаровъ изъ заграницы имѣетъ уже многовѣковую исторію и отнюдь не падаетъ. Благодаря торговлѣ, Одесса въ теченіи ста лѣтъ изъ небольшой крѣпости сдѣлалась большимъ городомъ и при томъ однимъ изъ наиболѣе благоустроенныхъ въ Россіи. Въ торговлѣ Одессы на первомъ планѣ стоитъ *вывозъ зерновыхъ продуктовъ,* которыхъ отправляется отсюда заграницу отъ 90 до 125 милліоновъ пудовъ въ годъ; по отпуску зерна Одесса первый городъ въ Россіи. Въ послѣдніе годы вывозъ хлѣба изъ Одессы

увеличивается, что объясняется усиленіемъ распашки земель на югѣ Россіи вообще, а въ одесскомъ экономическомъ районѣ изъ частности. Поступаетъ въ Одессу хлѣбъ слѣдующими путями: желѣзною дорогою онъ подвозится къ сѣверо-западной части Херсонской губерніи, затѣмъ изъ Бессарабіи, Подольской, Кіевской и Волынской губерній; каботажемъ привозится въ Одессу значительное количество хлѣбныхъ грузовъ изъ южной Бессарабіи, чрезъ Аккерманъ и съ Приднѣстровья; доставка хлѣба водою съ Дуная и Прута, а также изъ Черноморскихъ портовъ, незначительна; наконецъ, изъ окрестностей Одессы, а иногда изъ мѣстностей, лежащихъ отъ нея на разстояніи 100—200 верстъ, хлѣбъ идетъ на подводахъ. Хлѣбная торговля въ Одессѣ питаетъ массу людей и предпріятій; многіе старинные экспортные дома, ведущіе заграничную торговлю хлѣбомъ, пользуются европейскою извѣстностью и составляютъ солидныя, прочно поставленныя предпріятія, таковы: Родоконаки, существующій съ 1818 года, Вучина—съ 1829 г., Работти—съ 1832 г., Аристъ Масъ и К°—съ 1838 г. и др. Кромѣ зерновыхъ продуктовъ, Одесса издавна была мѣстомъ значительнаго отпуска шерсти, сала и скота. Но теперь первой вывозится заграницы не много, такъ какъ на нее большой спросъ со стороны внутреннихъ фабрикъ; отпускъ сала почти прекратился; но отпускъ крупнаго рогатаго скота сталъ развиваться въ связи съ устройствомъ скотопригонныхъ рын-

ковъ. Замѣтенъ также отпускъ овецъ и птицы. Сахаръ долго составлялъ предметъ привоза и только съ 70-хъ годовъ начинается значительный вывозъ, доходящій до 3 милліоновъ, а въ иные годы и даже до 5 милліоновъ пудовъ. Цѣнность всего экспорта Одессы, безъ транзита и вывоза въ Восточную Сибирь, опредѣляется приблизительно въ 90 милліоновъ рублей въ годъ, а съ транзитомъ и Сибирскимъ вывозомъ превосходитъ 110 милліоновъ.

Привозная торговля Одессы весьма разнообразна и въ ней долго не было такихъ товаровъ, которые имѣли-бы исключительно важное значеніе; только въ послѣднее время можно указать на провозъ хлопка и чая, а по количеству довольно долго былъ очень крупнымъ привозъ каменнаго угля. Кромѣ того, въ Одессу привозятся: фрукты, рисъ, маслины, оливки, орѣхи, кофе, табакъ, вино, рыба, оливковое масло и пр.

Привозъ чая долго былъ незначителенъ и лишь съ начала 60-хъ годовъ достигъ 500.000 р.; тогда привозился онъ главнымъ образомъ изъ Лондона. Нынѣ чай идетъ непосредственно изъ Китая на пароходахъ Добровольнаго флота и особыми поѣздами отправляется въ Москву; всего проходитъ чрезъ Одессу до 1.000.000 пуд. чая.

Не вдаваясь въ подробное изложеніе данныхъ о торговлѣ Одессы, отмѣтимъ только, что по исчисленію профессора Новороссійскаго уни-

верситета А. И. Маркевича близко изучившаго экономическое положенiе Одессы и въ теченiи 15 лѣтъ печатающаго ежегодно обзоры торговли и промышленности, торговые обороты Одессы по ввозу и вывозу составляютъ до 15% общаго итога оборотовъ внѣшней торговли Россiи.

Фабрично-заводская промышленность стала сильно развиваться въ послѣднiе двадцать лѣтъ. Въ настоящее время въ Одессѣ и ея ближайшихъ окрестностяхъ имѣется 432 промышленныхъ заведенiя, относящихся къ фабрикамъ и заводамъ, съ 16.000 рабочими и суммою производства на 41 миллiонъ рублей. О нѣкоторыхъ, болѣе выдающихся фабрично-заводскихъ предпрiятiяхъ сказано выше, при описанiи станцiи Одесса-Застава. Здѣсь же отмѣтимъ нѣкоторые предпрiятiя, расположенныя въ другихъ частяхъ города. *Паровыхъ мукомольныхъ мельницъ* имѣется 20 съ производствомъ на сумму до 5 миллiоновъ рублей; самая крупная мукомольня принадлежитъ Эм. Вайнштейну и производитъ муки на 1.500.000 рублей; кромѣ того заслуживаютъ упоминанiя: Дурьяна, съ производствомъ на 650.000 руб., Имбера—60.000 руб. и братьевъ Анатра—на 500.000 руб. *Кожевенныхъ заводовъ*—16 съ производствомъ на 2 мил. рублей; важнѣйшiй принадлежитъ Товариществу южно-русскаго кожевеннаго производства съ производствомъ на 1 миллiонъ рублей. *Маслобойныхъ заводовъ*—8 съ производствомъ на 1.700.000 рублей;

важнѣйшій заводъ, принадлежащій Товариществу Одесскаго производства красокъ и лаковъ, вырабатываетъ товаровъ на сумму свыше 1 милліона рублей. *Табачныхъ фабрикъ* 12 съ производствомъ на 1.500.000 рублей. *Машиностроительныхъ заводовъ* 11 съ производствомъ на 2 милл. рублей.

Ограничиваясь сказаннымъ о фабрично-заводской промышленности Одессы, приведемъ нѣкоторыя данныя о капиталахъ вложенныхъ въ промышленныя предпріятія г. Одессы, насколько это видно изъ операцій акціонерныхъ обществъ, имѣющихъ промышленныя заведенія въ Одесскомъ Градоначальствѣ. Такихъ акціонерныхъ предпріятій въ 1897 году насчитывалось 24, изъ нихъ 15 русскія, а 9 иностранныя, мѣстопребываніе правленій коихъ находится въ Брюсселѣ, Парижѣ и Лондонѣ. Русскія общества слѣдующія: Об-ство искусственныхъ минеральныхъ водъ съ капиталомъ 7.928 руб., Одесское общество газоваго освѣщенія 800.000 руб., Товарищество Беллино-Фендерихъ—600.000 р., Александровское Товарищество свеклосахарныхъ и сахаро-рафинадныхъ заводовъ—6.000.000 рублей, Товарищество производства красокъ и лаковъ—600.000 рублей, Товарищество одесскаго химическаго завода—200.000 р., Товарищество южно-русскаго кожевеннаго производства—300.000 руб., общество фабрикаціи гнутой мебели—275.000 руб., Товарищество винодѣлія—800.000 руб., Общество производства пищевыхъ

продуктовъ—300.000 руб., Южно-Русское общество печатнаго дѣла—300.000 руб., Товарищество одесскаго сахаро-рафинаднаго завода—500.000 р., Товарищество одесскаго пивовареннаго завода—400.000 р., южно-русское общество пивоваренныхъ заводовъ—1.000.000 руб. и Общество электрическаго завода И. Романовъ—500.000 р., всего 15 акціонерныхъ обществъ съ капиталомъ 12.582.928 руб. Иностранныя общества слѣдующія: Генеральное общество французской ваксы съ основнымъ капиталомъ 8 мил. франк., Бельгійское общество одесскихъ конно-желѣзныхъ дорогъ — 5.400.000 франковъ, Товарищество бумаго-джутовой мануфактуры—100.000 фунт. стерл., Одесское металлургическое общество—1.300.000 фр., Общество производства бутылокъ—2.000.000 фр., Общество производства цемента—2.000.000 фр., Общество одесскаго металлическаго завода—1.250.000 фр., Общество кирпичнаго и черепичнаго производства 1.000.000 фр. и Общество производства химическихъ продуктовъ—4.000.000 франковъ. Такимъ образомъ основные капиталы иностранныхъ акціонерныхъ обществъ въ общемъ итогѣ составляютъ сумму въ 14.000.000 рублей.

Приведенныя цифры, показывая суммы затраченныя въ промышленныя предпріятія акціонерными обществами, даютъ лишь весьма отдаленную характеристику итога суммъ, вложенныхъ въ фабрично-заводскія заведенія Одессы, такъ какъ глав-

ная масса заводовъ и фабрикъ принадлежитъ отдѣльнымъ лицамъ на правахъ собственниковъ и стоимость трудно поддается учету.

Средняя годовая температура для Одессы равна 10,1° С., т. е. Одесса имѣетъ такую же среднюю годовую температуру, какъ Парижъ, Вѣна, Страсбургъ, Кельнъ, Кембриджъ, Симферополь и Георгіевскъ. Наибольшая средняя годовая температура въ Одессѣ наблюдалась въ 1877 г,—11,3°, а наименьшая въ 1886 г.—8,7°. Наиболѣе холодный мѣсяцъ въ Одессѣ—январь (—3.1° С.), а наиболѣе жаркій—іюль (+23,0° С.). Слѣдовательно, Одесса находится въ той полосѣ Россіи, которая не отличается особенно рѣзкими переходами отъ лѣтней жары къ зимней стужѣ. Только три зимніе мѣсяца въ году (декабрь, январь, февраль) имѣютъ температуру ниже нуля. Годовая сумма осадковъ, въ среднемъ, опредѣляется въ 426,8 мил. и оказывается значительно больше, чѣмъ на сѣверѣ Россіи и на берегахъ Каспійскаго моря, но гораздо меньше, чѣмъ на восточныхъ берегахъ Чернаго моря. Дождливый періодъ въ Одессѣ непродолжителенъ; дождь рѣдко идетъ нѣсколько дней сряду, а по большей части въ іюнѣ и іюлѣ дождь выпадаетъ ливнемъ, необусловливая собою ненастнаго времени. Бездождныхъ дней въ среднемъ 278 въ годъ. Вѣтры въ Одесѣ дуютъ по преимуществу сѣверные и сѣверо-восточные; въ апрѣлѣ и маѣ дуютъ вѣтры южные; въ іюлѣ и

августѣ—сѣверные. Вообще преобладанiе сѣверныхъ вѣтровъ совпадаетъ съ перiодами наиболѣе высокихъ температуръ. Наиболѣе сильные вѣтры, средняя скорость которыхъ болѣе 7 метровъ, бываютъ чаще въ холодное время, чѣмъ въ теплое; въ августѣ преобладаетъ тихая погода.

Въ общемъ климатъ Одессы можно охарактеризировать слѣдующимъ образомъ: непостоянный, стоитъ на переходѣ отъ континентальнаго климата къ морскому; зима наступаетъ медленно, она непродолжительна и не сурова; снѣга выпадаютъ спорадически; лѣто съ непродолжительнымъ перiодомъ жары, но съ сухимъ сѣвернымъ вѣтромъ; дождевая влага распредѣляется неравномѣрно, съ перiодами засухъ; вѣтренныхъ дней въ году 118.

Санитарное состоянiе города нельзя не признать прекраснымъ: канализацiя, строгiй санитарный надзоръ за чистотою и порядкомъ на улицахъ и во дворахъ, наблюденiе за доброкачественностью съѣстныхъ припасовъ и вообще принимаемыя городскимъ общественнымъ управленiемъ мѣры къ поддержанiю и развитiю благоустройства города отражаются на числѣ смертныхъ случаевъ, при чемъ среднiй коэфицiентъ смертности равняется 25,4 на 1000; если же изъ общаго числа умирающихъ исключить прiѣзжихъ, то коэфицiентъ понизится до 24,5; вѣроятность смерти для городскихъ жителей опредѣляется отшенiемъ 1:40,8. Коэфицiенты смертности отво-

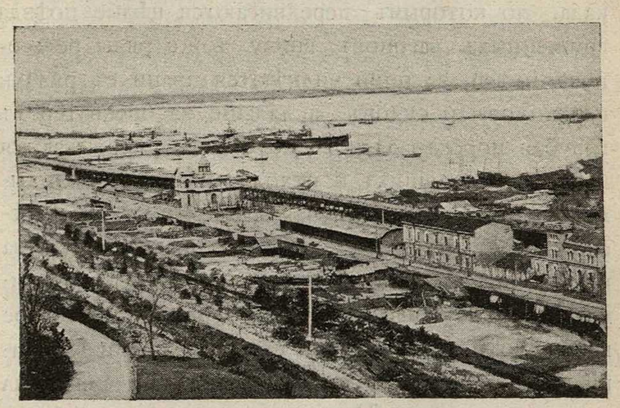
дятъ санитарному положенію Одессы почетное мѣсто среди большихъ русскихъ городовъ; относительная смертность населенія здѣсь меньше, чѣмъ въ Петербургѣ и Москвѣ и только за послѣдніе годы къ Одессѣ въ этомъ отношеніи приблизилась Варшава. По сравненію съ столичными городами Западной Европы, смертность населенія почти совпадаетъ съ смертностью Вѣны. Показатели относительно смертности населенія здѣсь выше, чѣмъ въ Брюсселѣ, Лондонѣ, Парижѣ и Берлинѣ, но и среди западно-европейскихъ городовъ насчитывается не мало крупныхъ центровъ, санитарное положеніе которыхъ, опредѣляемое коэфиціентами смертности, является худшимъ, чѣмъ въ Одессѣ; изъ такихъ городовъ можно указать на Ливерпуль, Манчестеръ, Гавръ, Кенигсбергъ, Данцигъ, Буда-Пештъ, Букарестъ и др.

При взглядѣ на планъ Одессы видно, что рельсовые пути почти окружили городъ, даютъ цѣлую сѣть отвѣтвленій къ фабрикамъ, заводамъ и хлѣбнымъ магазинамъ и потому на территоріи Одессы имѣется цѣлый рядъ желѣзнодорожныхъ станцій, частію имѣющихъ исключительно значеніе пунктовъ нагрузки и выгрузки товаровъ, а частію служащихъ и для пассажирскаго движенія.

Отъ станціи Одессы-Товарной отдѣляется *Карантинная вѣтвь*, идущая первоначально параллельно главной линіи, затѣмъ, за предмѣстьемъ

«Ближнія Мельницы» дѣлающая поворотъ, входящая въ связь съ рельсовыми путями, проведенными по улицамъ «Хлѣбнаго городка» и направляющаяся къ Одесскому Порту. Конечная станція Карантинной вѣтви

Одесса-Портъ находится въ $9^1/_2$ верстахъ отъ Одессы-Товарной. Низкое, длинное зданіе станціи Одесса-Портъ расположено на берегу



Одесса-Портъ.

моря внизу Николаевскаго бульвара, отъ котораго устроена гигантская лѣстница, ведущая на Приморскую улицу. Станція Одесса-Портъ съ одной стороны имѣетъ значеніе какъ товарная станція для передачи грузовъ съ желѣзной дороги на пароходъ и обратно, а съ другой—какъ пассажирская станція, отъ которой отправляются поѣзда на Куяльницкій лиманъ.

Одесскій портъ заслуживаетъ особаго вниманія: онъ составляетъ главную достопримѣчательность города. Съ Николаевскаго бульвара открывается общій видъ одесскаго порта; вся портовая территорія, гавани, рейдъ видны какъ на планѣ. Подъ бульваромъ находится зданіе станціи Одесса-Портъ, на право ряды пакгаузовъ, далѣе таможенныя сооруженія, лентой вьется эстокада, по которымъ передвигаются цѣлые поѣзда груженныхъ вагоновъ, внизу тоже ряды рельсовыхъ путей, за ними виднѣются гавани съ рядами пароходовъ и судовъ, а дальше за брекватеромъ голубая морская даль, на которой вырисовываются паруса приходящихъ и отходящихъ судовъ и дымокъ пароходовъ. Кипучая дѣятельность въ одесскомъ портѣ почти никогда не прекращается, за исключеніемъ тѣхъ рѣдкихъ случаевъ, когда зимою портъ замерзаетъ на непродолжительное время; но и тогда путемъ пропиливанія и взрыванія льда порохомъ устраиваются каналы для входа и выхода судовъ. Лѣтомъ же и осенью, особенно въ періодъ отправки хлѣба, не рѣдко погрузка производится даже ночью при электрическомъ освѣщеніи. Интересно взглянуть на одесскій портъ съ высоты Николаевскаго бульвара и кинуть взглядъ на общую картину, развертывающуюся подъ ногами, но едва-ли не интереснѣе спуститься по по лѣстницѣ, перейти Приморскую улицу и смѣшаться съ вѣчно суетящеюся, спѣшащею и вол-

нующеюся толпою. Разноязычная, разноголосая толпа, ряды подводъ съ товарами, свистки паровозовъ и пароходовъ все это ошеломляетъ и оглушаетъ непривычнаго человѣка. Здѣсь можно встрѣтить представителей всѣхъ національностей: греки, турки, болгары, румыны, французы, нѣмцы, англичане всѣ говорятъ и кричатъ на своихъ языкахъ и нарѣчіяхъ, всѣ спѣшатъ, торопятся; видны фустаньелы, красныя фески, въ толпѣ мелькаютъ матросы русскихъ и иностранныхъ пароходовъ, попадаются негры, арабы и вдругъ встрѣчаешь Богъ вѣсть какими судьбами попавшаго сюда финна, напоминающаго петербургскаго «вейку» и переносящаго наблюдателя мысленно въ Петербургъ.

Исторія Одесскаго порта есть исторія Одессы: ростъ Одессы шелъ параллельно усиленію и расширенію операцій порта.

Прежде одесскій портъ имѣлъ двѣ гавани: *Карантинную*, служившую исключительно для остановки судовъ, прибывающихъ изъ за-границы и *Практическую*—для остановокъ каботажныхъ судовъ. Впослѣдствіи, съ постепеннымъ расширеніемъ одесской торговли и увеличеніемъ порта, явилась необходимость для защиты гаваней отъ прибоя волнъ съ моря устроить брекваторъ, или волноломъ, который, начинаясь у самаго входа въ Практическую гавань, доходитъ почти до конца Карантиннаго мола. Устройство брекватора, благодаря которому получила защиту отъ волнъ об-

ширная водная площадь между Карантинною и Практическою гаванями, дало возможность устроить еще одинъ—Новый молъ, который раздѣлилъ эту водную площадь на двѣ части и такимъ образомъ образовались здѣсь двѣ самостоятельныя гавани.

Водная территорія «Практической» или Каботажной гавани занимаетъ пространство до 70 тысячъ кв. сажень. Глубина всей гавани доведена до 16 футовъ. Въ этой гавани, при переѣздѣ чрезъ рельсы, находятся съ правой стороны—Корабельная контора и небольшое хорошенькое зданіе пріемнаго покоя Общества спасанія на водахъ, построенное на средства почетнаго члена общества А. А. Анатра, а съ лѣвой—управленіе капитана надъ портами (каботажный отдѣлъ) и агентство Русскаго Общества Пароходства и Торговли. Отсюда отходятъ и здѣсь же останавливаются николаевскіе и херсонскіе пароходы. Эта часть гавани носитъ названіе Военнаго мола. Посрединѣ Военнаго мола расположены контора и пакгаузъ общества Черноморско - Дунайскаго пароходства, откуда (съ внѣшней стороны мола) отходятъ пароходы означеннаго общества, содержащіе сообщеніе между Одессой и русскими портами на Дунаѣ. Здѣсь же рядомъ—стоянка парохода, совершающаго рейсы въ Аккерманъ. За пакгаузомъ Черноморско-Дунайскаго Пароходства находится пакгаузъ изъ волнистаго желѣза, принадлежащій Русскому Общ. Пас. и Торг., въ ко-

торомъ продаются билеты и принимается багажъ на крымскіе пароходы, имѣющіе здѣсь стоянку. Съ внѣшней стороны оконечности этого мола останавливаются срочные пассажирско-грузовые пароходы Русскаго Общества.

Параллельно Военному молу, съ противоположной стороны Практической гавани идетъ Андросовскій молъ, заканчивающійся Потаповскимъ моломъ, образующимъ четыреугольникъ гавани; у этихъ двухъ моловъ останавливаются мелкія каботажныя суда. Между оконечностью Потаповскаго и Военнаго моловъ—входъ въ гавань. Съ внѣшней стороны Андросовскаго мола устроена еще одна маленькая гавань, служащая спеціально для судовъ и каравановъ (по очисткѣ порта) министерства путей сообщенія.

Новая гавань, находящаяся рядомъ съ Практическою, имѣетъ Новый молъ и особую набережную, на которой находятся большіе пакгаузы Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Обращенная къ Практической гавани лѣвая половина Новаго мола служитъ для остановки срочно-грузовыхъ пароходовъ Русскаго Общества, а также пароходовъ Россійскаго Общества пароходства и транспортированія кладей, Южно-русскаго общества и угольныхъ транспортовъ, имѣющихъ здѣсь свои пакгаузы и др. Правая сторона Новаго мола, обращенная къ Платоновскому молу, служитъ для остановокъ иностранныхъ и уголь-

ныхъ судовъ. Головная же часть мола предназначена главнымъ образомъ для керосиноналивныхъ судовъ Русскаго Общества; здѣсь устоены насосы для выкачиванія съ пароходовъ керосина, который идетъ по трубѣ на Наливную станцію.

Водная площадь Карантинной гавани и аван-порта, т. е. всей территоріи между брекваторомъ и Новымъ и Платоновскимъ молами, составляетъ 136 т. кв. сажень; глубина воды доходитъ здѣсь отъ 24 до 26 футовъ.

На Платоновскомъ молѣ, находится пакгаузъ Общества Черноморско-Дунайскаго пароходства, гдѣ останавливаются пароходы этого общества, совершающіе рейсы въ румынскіе, сербскіе и болгарскіе порты на Дунаѣ; въ концѣ же Платоновскаго мола стоянка пароходовъ Добровольнаго флота. Вблизи этого мѣста, между эстокадой и набережной Новой гавани, находятся зданіе конторы и мастерскія Добровольнаго флота и зданіе электрической станціи, служащей для освѣщенія порта.

Съ внутренней стороны Платоновскаго мола находится небольшое пассажирское зданіе Русск. Общ. Пар. и Торг., гдѣ производится досмотръ вещей пассажировъ, прибывающихъ изъ заграницы. Въ этомъ углу оставливаются пароходы Рус. Общ., прибывающіе изъ александрійскаго и румелійско-анатолійскаго рейсовъ. За пассажирскимъ зданіемъ къ выходу изъ гавани, находится желѣзный пакгаузъ Юго-Западныхъ дорогъ и здѣсь же мѣсто

стоянки пароходовъ Русскаго Общества, отходящихъ за границу, а нѣсколько далѣе, въ концѣ мола—стоянка пароходовъ французской компаніи «*Messageries Maritimes*». Направо отъ зданія пассажирскаго вокзала находится Карантинное агентство, во дворѣ котораго устроены литейно-механическія мастерскія для необходимыхъ починокъ и ремонта судовъ; на самой же набережной—большой желѣзный пакгаузъ для склада прибывающихъ и отправляемыхъ товаровъ; за этимъ пакгаузомъ, во дворѣ агентства, каменный двухъ-этажный пакгаузъ, устроенный на рельсахъ, спеціально для храненія экспортируемаго заграницу спирта. Набережная Русскаго Общества Пароходства заканчивается угольнымъ складомъ, служащимъ для надобностей Общества.

За набережною Р. О. П. и Т. начинается, такъ называемая «бакалейная набережная», противъ которой расположены старые таможенные склады. Самое же зданіе таможни находится при въѣздѣ въ карантинную территорію со стороны города. Бакалейная набережная почти на всемъ протяженіи пересѣкается идущими отъ эстакаднаго пути до самой воды конвеерами, посредствомъ которыхъ зерно грузится прямо изъ вагоновъ въ трюмы пароходовъ. Нѣсколько далѣе зданіе канцеляріи управленія надъ портомъ и опросный пунктъ.

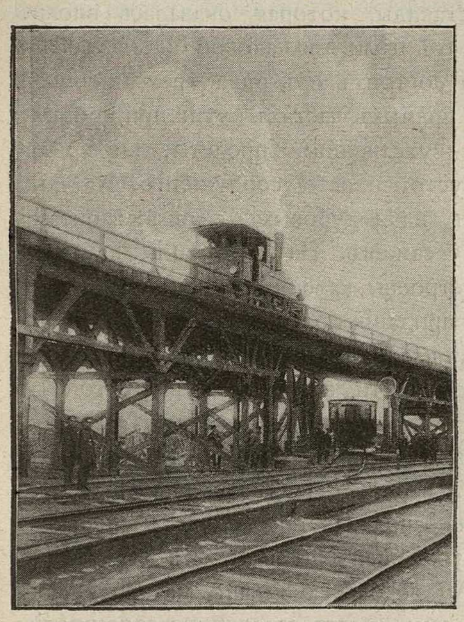
Водная площадь одесскаго порта заключаетъ

въ себѣ: аванпортъ—около 136 т. кв. с., Карантинная гавань—51 т. к. с., Новая гавань—39.900 кв. с., Практическая 380.250 саж., элинги и казенная гавань—12.300 с., а всего 306.900 кв. с. Протяженіе набережныхъ составляетъ: Карантиннаго мола—498,5 погон. с., Бакалейной—354,5, Платоновскаго—305,8, Новой гав.—175,5, Новаго мола—362, Военнаго мола—383,3, набережной Рус. Общ. Пар. и Торг. (въ Практической гавани)—106, Арбузная—180, Андросовскаго—171, Потаповскаго мола 300 и гавани минист. путей сообщенія (казенной) 84,5, всего же 2.921 п. с. Портовая же территорія, прилегающая непосредственно къ порту, обнимаетъ пространство въ 115.488 кв. саж.

Изъ отдѣльныхъ сооруженій въ Одесскомъ портѣ нельзя не остановиться на эстакадѣ и конвеерахъ.

Эстакада устроена въ 1872 г., когда бывшая одесская желѣзная дорога была соединена съ предпріятіемъ Рус. Общ. Пар. и Торг. До устройства эстакады всѣ хлѣбные грузы доставлялись въ портъ по нижнимъ рельсовымъ путямъ, проложеннымъ отъ ст. Одесса-Застава вдоль всей гавани до Карантина. Но такая доставка зерна въ портъ, затрудняя въ сильной степени движеніе въ портѣ вообще, имѣла еще то важное неудобство, что, по прибытіи вагоновъ съ хлѣбомъ въ портъ, приходилось переносить въ ручную мѣшки съ хлѣ-

бомъ на бортъ парохода, иногда на протяженіи нѣсколькихъ десятковъ саженъ. Для устраненія этого важнаго неудобства и была устроена деревянная эстакадная желѣзная дорога, которая, начинаясь отъ конца земляной насыпи противъ Андросовскаго мола, идетъ параллельно набережной на высотѣ 3 саж. и, огибая собою весь портъ, доходитъ до конца Карантиннаго мола.



Эстакада.

Для постройки эстакадной дороги было составлено нѣсколько варіантовъ, причемъ имѣлось въ виду устроить ее на высокомъ уровнѣ, чтобы съ одной стороны допустить подъ нею свободное движеніе въ портѣ подводъ, а съ другой,—чтобы вагоны, наполненные хлѣбнымъ грузомъ, могли высыпать

зерно прямо въ трюмы пароходовъ. Въ виду значительной стоимости желѣзныхъ и каменныхъ сооруженій и во избѣжаніе большихъ затратъ, пришлось остановиться на постройкѣ деревянной (дубовой) экстакады, которая оказалась вполнѣ пригодной для той цѣли, для каковой она назначена.

Эстакада состоитъ изъ ряда трехсаженныхъ пролетовъ на прямыхъ частяхъ пути: при кривыхъ же устроены двухсаженные пролеты, для приданія большей устойчивости сооруженію. Каждый быкъ основанъ на 4 дубовыхъ сваяхъ, забитыхъ на глубинѣ 5 саженъ. На разстояніи каждыхъ 100 саженъ устроены каменные брандмауэры, которые, кромѣ приданія большей устойчивости постройкѣ, могутъ служить на случай пожара для изоляціи одной части эстакады отъ другой; въ то же время въ каждомъ брандмауэрѣ устроено помѣщеніе для сторожа. Общее протяженіе эстакады болѣе 4 верстъ. Начинаясь на Пересыпи, около газоваго завода, эстакада идетъ сперва на протяженіи 250 саженъ по насыпи, а затѣмъ, отъ переѣзда на Андросовскую гавань, на протяженіи 3 верстъ 400 саж., идетъ деревянное сооруженіе; послѣдніе 125 саженъ въ концѣ Карантиннаго мола, эстакада проходитъ по самому краю набережной на высотѣ 3,7 саж., образуя мѣсто, избранное первоначально для нагрузки судовъ насыпью. Въ то время экспортъ хлѣба изъ Одессы не достигъ еще такого большаго развитія, суда

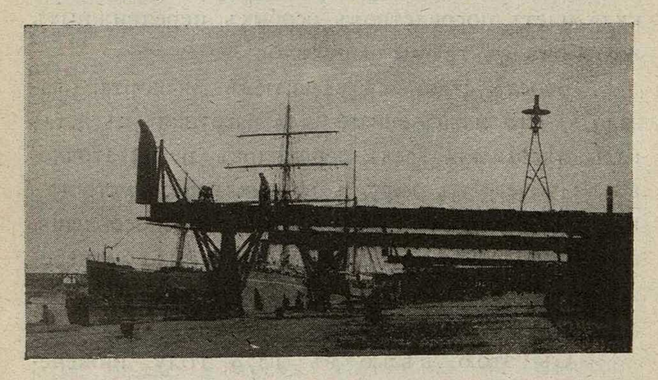
не были такъ велики, какъ теперь, и расчетъ былъ сдѣланъ для одновременной погрузки трехъ стоящихъ лагомъ у берега пароходовъ.

Хлѣбъ для погрузки съ эстакады возится въ спеціальныхъ эстакадныхъ вагонахъ, имѣющихъ воронкообразное дно съ люкомъ. Для нагрузки на пароходы люки вагоновъ открываются и зерно высыпается въ особые люки между рельсами, откуда идетъ посредствомъ особыхъ передвижныхъ желобовъ въ трюмы пароходовъ.

Впослѣдствіи, съ развитіемъ экспорта, оказалось, что назначеннаго для нагрузки съ эстакады мѣста для трехъ пароходовъ недостаточно, въ виду чего въ 1877 г. возникла мысль устроить какія-либо особыя механическія приспособленія, при посредствѣ которыхъ можно было-бы передавать зерно съ эстакады на пароходы на болѣе дальнемъ разстояніи.

Съ этою цѣлью въ 1878 году инженеромъ Э. Г. Гаррисомъ было приступлено къ устройству *конвейеровъ*. Основная идея конвейера заключается въ передачѣ зерна изъ вагона въ судно посредствомъ безконечнаго полотна, приводимаго въ быстрое вращательное движеніе паровою машиною. Самый конвейеръ представляетъ собою длинный желобъ или широкій рукавъ, идущій въ горизонтальномъ направленіи отъ уровня верхней части эстакады къ набережной, гдѣ останавливаются пароходы, предназначенные для погрузки при помощи конвейеровъ. Манипу-

ляція перегрузки зерна происходитъ слѣдующимъ образомъ: къ причалившему къ пристани пароходу подается конвейеръ четырьмя рабочими; при приближеніи къ снастямъ парохода приподымается посредствомъ лебедки и края носовая часть конвейера; затѣмъ опускаются въ пароходный люкъ подвижные желоба, съ одной стороны соединенные съ фермою конвейера, а съ другой—подвѣ-



Конвейера въ Одессѣ.

шиваемые цѣпью къ крану парохода. Передаточному полотну конвейера дается посредствомъ подвижнаго чугуннаго барабана, расположеннаго надъ первой отъ эстакады телѣжкой, должное натяженіе, а посредствомъ пускаемой въ ходъ паровой машины—вращательное движеніе. Въ это время въ эстакадныхъ вагонахъ съ наклоннымъ дномъ опускаютъ клапанъ и зерно черезъ пріемную воронку

поступаетъ на безконечное полотно; вслѣдствіе совершенно спокойнаго, хотя и быстраго (9 футовъ въ секунду) движенія полотна, зерно, не разбрасываясь и не ссыпаясь, ложится на немъ слоемъ шириною въ 22 дюйма, толщиною въ $2^1/_2$ дюйма и падаетъ по подвижнымъ желобамъ носовой части конвейера въ трюмъ парохода. Такимъ путемъ конвейеръ можетъ выгрузить въ часъ 10 вагоновъ, въ 600 пудовъ зерна каждый.

Въ настоящее время такихъ конвейеровъ четыре и одна эстакада можетъ грузить 5—6 и и даже 7 пароходовъ въ день. Конвейера освѣщаются электричествомъ, такъ что грузка можетъ производиться и ночью.

Отъ станціи Одесса-Портъ начинается *Куяльницкая вѣтвь*, служащая для сообщенія города съ Куяльницкимъ лиманомъ. Во время сезона лиманныхъ купаній поѣзда на Куяльницкій лиманъ отходятъ каждый часъ. Первоначально рельсовый путь идетъ по портовой территоріи, затѣмъ, не доходя до предмѣстья Пересыпи, дѣлаетъ поворотъ и направляется въ сторону противоположную отъ морскаго берега. На 6-ой верстѣ находится полустанція

Одесса-Пересыпь, болѣе извѣстная подъ именемъ *Московскаго переѣзда;* съ одной стороны этой полустанціи открывается видъ вдоль Московской улицы, главной артеріи предмѣстья Пересыпи, весьма оживленной вслѣдствіе сосредоточенія на

ней цѣлаго ряда фабрикъ и заводовъ, а съ другой—видны *Херсонскій* и *Нарышкинскій спуски,* служащіе для сообщенія города съ Пересыпью.

Далѣе, рельсовый путь проходитъ вдоль предмѣстья Пересыпи прямо къ берегу Куяльницкаго лимана, не доходя которой путь развѣтвляется и здѣсь находится станція

Старый Куяльникъ, отъ которой идетъ вѣтвь къ солянымъ промысламъ.

Наконецъ, на 11 верстѣ отъ станціи Одесса-Портъ находится станція

Новый Куяльникъ, станція исключительно бальнеологическая, расположенная на берегу Куяльницкаго лимана.

Лиманами по всему побережью Чернаго моря называются водныя пространства съ горько-соленою водою, отдѣленныя отъ моря песчаными пересыпями, или неотдѣленныя и составляющія устья рѣкъ. Въ окрестностяхъ Одессы находятся три лимана: на сѣверо-востокъ—Куяльницкій и Хаджибейскій, а на юго-западъ—Сухой лиманъ. Наибольшей извѣстностью пользуется Куяльницкій лиманъ, но и два другіе лимана тоже ежегодно привлекаютъ значительное количество больныхъ. По содержанію солей одесскіе лиманы слѣдуетъ причислить къ солянымъ разсоламъ средней крѣпости; въ ряду цѣлебныхъ разсоловъ по крѣпости ихъ можно поставить воздѣ Julius Hall, т. е. они представляютъ наиболѣе крѣпкіе раз-

солы изъ разсоловъ средней концентраціи; они гораздо богаче содержаніемъ солей, нежели разсолы Пирмонта (40 на 1000), Крейцнаха (36,9 на 1000) и Киссингена (15,8 на 1000). Разсолы, которые сгущаются въ бассейнахъ для добыванія соли, придется поставить на ряду съ самыми концентрированными цѣлебными разсолами. Такъ, разсолъ, сгущенныя до 25^0 Бомé, содержитъ въ 1000 частяхъ 256 частей растворимыхъ солей и можетъ быть поставленъ на ряду съ цѣлебными разсолами Jaxstfeld, Hall, Salzungen, Jschl; а разсолъ сгущенный до 32^0 Бомé, подходитъ по содержанію растворенныхъ частей къ наиболѣе крѣпкому цѣлебному разсолу Рейнфельзена въ Швейцаріи. Кромѣ главной составной части—поваренной соли, въ рапѣ Куяльницкаго лимана, по изслѣдованію профессора Вериго, содержится іодъ, которому приписывается цѣлебное дѣйствіе многихъ водъ. Количество іода въ лиманной водѣ составляетъ 0,0000483; оно превышаетъ въ 11 разъ количество іода, содержащееся въ морской водѣ. При сгущеніи рапы до $^1/_{30}$ объема количество іода достигаетъ 0,001587 на 1000 частей ея, т. е. оно становится равнымъ содержанію іодистаго магнія въ источникахъ Кранкенгейль въ Баваріи. Болѣе значительно содержаніе брома въ водѣ Куяльницкаго лимана; въ 1000 частяхъ рапы этого лимана, содержавшей 220 частей растворенной соляной массы, найдено 0,58 частей бромистаго магнія, что

довольно близко подходитъ къ тому количеству, которымъ обладала-бы морская вода, сгущенная до густоты этой рапы. Содержаніе бромистаго магнія въ рапѣ Куяльницкаго лимана такой густоты приближается къ самому богатому по содержанію брома источнику Эльменъ, въ которомъ на 1000 частей воды находится 0,589 частей бромистаго магнія, при чемъ на это количество бромистаго магнія приходится 53,7 растворенныхъ твердыхъ веществъ, тогда какъ въ рапѣ Куяльницкаго лимана на такое же почти количество бромистаго магнія приходилось 220 частей растворенной соляной массы. Кромѣ того, сгущеніемъ рапы количество брома можетъ быть еще болѣе увеличено— до 3,49 на 1000 частей, т. е. содержаніе брома становится тогда въ 6 разъ болѣе того, какое находится въ источникѣ Эльменъ. При такомъ значительномъ содержаніи брома въ маточномъ разсолѣ увеличивается и соляная масса до 319 на 1000 частей. Такое богатое содержаніе солей іода и брома, которое при томъ можно еще увеличивать до громадныхъ размѣровъ, составляетъ важное преимущество нашихъ лимановъ передъ другими лечебными источниками.

На основаніи физіологическихъ наблюденій и практическаго опыта, лиманное леченіе назначается въ тѣхъ случаяхъ, когда желательно вызвать болѣе обильное кровенаполненіе кожи, возбудить усиленную ея дѣятельность, освободить внутренніе

органы отъ переполняющей ихъ крови путемъ отвлеченія ея къ периферіи, поднять и усилить обмѣнъ веществъ въ тѣлѣ, вызвать всасываніе патологическихъ отложеній и повліять рефлекторно, какъ на центральную нервную систему, такъ и на двигательные и чувствительные нервы.

Въ частности слѣдующія болѣзненныя формы пользуются лиманомъ съ наибольшимъ успѣхомъ: всѣ виды хроническаго ревматизма, золотуха и страданіе лимфатической системы вообще, англійская болѣзнь, хроническіе экссудативные процессы, послѣдствія травматическихъ и воспалительныхъ заболѣваній, хроническія страданія костей, мышцъ и суставовъ, невральгія, нефриты, перифическіе параличи, нѣкоторыя хроническія болѣзни кожи, катарры, позднія формы сифилиса.

Систематическое пользованіе лиманнымъ леченіемъ требуетъ различнаго времени въ зависимости отъ сущности страданія, стадіи его развитія, возраста больнаго, его общаго состоянія и многихъ другихъ условій. Способы примѣненія лиманнаго леченія различны. Лиманомъ пользуются въ видѣ купаній въ открытомъ озерѣ въ теченіи лѣтнихъ мѣсяцевъ по одному или по два раза въ день отъ 5 до 20 минутъ съ промежуткомъ между двумя купаніями не менѣе 5 часовъ. Кромѣ того, лиманная вода (рапа) примѣняется въ формѣ: компрессовъ, душъ, обтираній всего тѣла или отдѣльныхъ его частей и другихъ гидротерапевтическихъ

пріемовъ. Лиманная вода до того солона и плотна, что купающіеся въ лиманѣ чувствуютъ родъ покалыванія въ кожѣ, тѣло легко держится на поверхности, такъ что въ лиманахъ легко выучиваются плавать неумѣющіе.

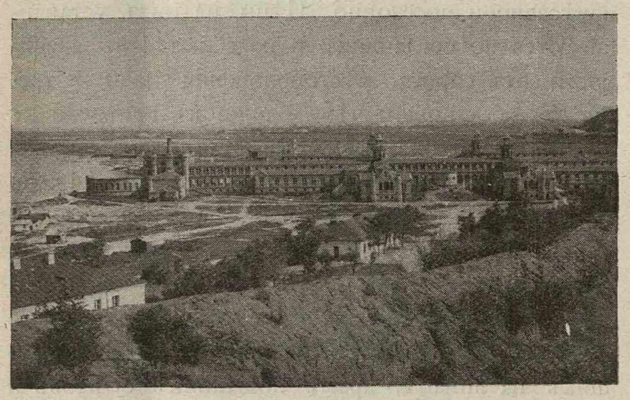
Куяльницкій лиманъ раньше другихъ одесскихъ лимановъ сталъ примѣняться къ леченію больныхъ. Нѣкоторые отдѣльные врачи еще въ первые годы существованія Одессы пользовали своихъ больныхъ лиманнымъ купаніемъ. Болѣе прочно дѣло леченія лиманомъ было поставлено въ 1833 году, когда докторъ Андреевскій основалъ на берегу лимана маленькое заведеніе для согрѣванія лиманной воды и грязи. Съ тѣхъ поръ слава одесскихъ лимановъ стала расти, съ каждымъ годомъ увеличивалось число пріѣзжающихъ, а параллельно съ этимъ улучшались условія жизни на лиманѣ. Кромѣ доктора Андреевскаго, дѣлу изученія свойствъ лимановъ и ихъ лечебнаго значенія оказали большія услуги докторъ Б. Я. Абрагамсонъ, который въ началѣ пятидесятыхъ годовъ много работалъ научно по вопросу лиманнаго леченія и много содѣйствовалъ упорядоченію одесскихъ лимано-лечебныхъ заведеній, далѣе доктора А. В. Бертензонъ и Брусиловскій.

Въ настоящее время всѣ жилыя помѣщенія на Куяльницкомъ лиманѣ расположены полукругомъ по склону Жеваховой горы въ видѣ длиннаго ряда дачъ; почти въ центрѣ этого полукруга находится зданіе городскаго лимано-

лечебнаго заведенія. Вдоль дачъ тянется еще молодой бульваръ, оканчивающійся у лечебницы. Зданіе желѣзнодорожной станціи расположено противъ дачъ въ пятидесяти саженяхъ отъ лечебнаго заведенія. Въ теченіе сезона поѣзда ежечасно доставляютъ публику на лиманъ какъ для купанья, такъ и для прогулокъ. Комнаты на дачахъ—всѣ меблированныя, сдаются обыкновенно помѣсячно и посезонно. Цѣны на нихъ устанавливаются по соглашенію и колеблются въ зависимости отъ спроса, мѣстоположенія дачи и требуемой обстановки: чѣмъ ближе къ центру и къ къ разгару сезона, тѣмъ все становится дороже. Въ общемъ цѣны приблизительно слѣдующія: помѣсячно—отъ 25 до 75 руб.; на $^1/_2$ сезона (съ 15 мая по 15 іюля и съ 15 іюля до первыхъ чиселъ сентября)—отъ 30 до 125 рубл. и на весь лѣтній сезонъ (съ мая по сентябрь)—отъ 50 до 200 руб. за комнату. Для продовольствія живущихъ на лиманѣ, кромѣ домашнихъ обѣдовъ и кухмистерскихъ, существующихъ почти на каждой дачѣ, имѣется еще при самомъ городскомъ лимано-лечебномъ заведеніи хорошій ресторанъ, въ которомъ можно пользоваться столомъ помѣсячно и по картѣ. Цѣны на кушанья и напитки утверждаются Городскою Управою. Надзоръ за свѣжестью и доброкачественностью продуктовъ и чистотою приготовленія лежитъ на обязанности администраціи лечебнаго заведенія. Живущіе на лиманѣ могутъ пользоваться тамъ же различными

вспомогательными лечебными средствами, какъ напримѣръ: минеральными водами, кумысомъ, кефиромъ, стерилизованнымъ молокомъ и пр. Все это имѣется на мѣстѣ въ существующей на лиманѣ аптекѣ или же регулярно доставляется по требованію изъ города.

Отсутствіе гостинницы въ поселкѣ Куяльницкаго лимана и недостаточное количество квар-



Одесское городское лимано-лечебное заведеніе.

тиръ, предоставляемыхъ мѣстными дачевладѣльцами для пріѣзжей лечащейся публики, побуждаетъ многихъ селиться въ городѣ и пользоваться леченіемъ амбулаторно. Этому весьма благопріятствуетъ удобство и дешевизна проѣзда по желѣзной дорогѣ изъ города на лиманъ и обратно.

Городское лимано-лечебное заведеніе воздвигнуто на берегу Куяльницкаго лимана; оно устроено

по павильонной системѣ. Центральный садъ окруженъ крытыми, соединительными галлереями, связывающими четыре группы павильоновъ. Изъ этого сада, какъ изъ центра, расходятся на всѣ стороны оси для отдѣльныхъ павильоновъ; соединительная галлерея образуетъ кратчайшій путь между павильонами. Въ нижнихъ этажахъ—корридоры для распредѣленія магистральныхъ трубъ, проводящихъ воду и грязь въ номера съ ваннами. На площади, между заведеніемъ и лиманомъ, разведенъ садъ съ цвѣтникомъ и дорожками для прогулокъ. Сады разведены посреди центральной, соединительной галлереи, между павильонами съ отдѣльными ходами и террасами, и при входахъ въ залы каждой группы павильоновъ. Со стороны лимана расположены павильоны I-го класса, съ противоположной—II-го; со стороны станціи желѣзной дороги расположены рапныя ванны, съ противоположной—на одной оси съ машиннымъ зданіемъ—грязевыя. Всѣ отдѣленія имѣютъ совершенно отдѣльные входы и выходы. Всѣ группы павильоновъ соединяются и разъединяются крытыми, соединительными галлереями. Цѣны на ванны слѣдующія: I класса—грязевая 1 р. 50 к., рапная 75 к., прѣсной воды—3 руб., II класса—грязевая 1 р., рапная—50 коп.

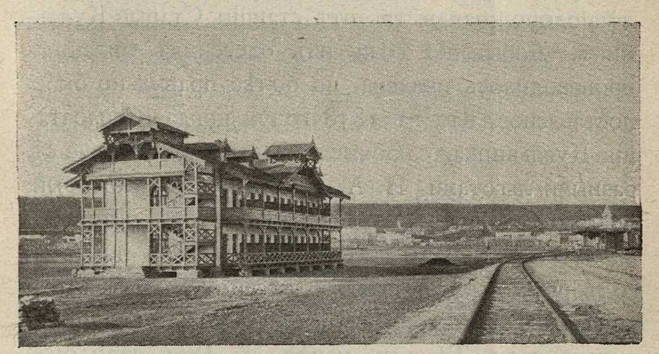
Купальни на Куяльницкомъ лиманѣ расположены вблизи лечебнаго заведенія, представляя съ нимъ въ административномъ и лечебномъ отношеніяхъ одно цѣлое. Всѣ купальни съ отдѣле-

ніемъ для мужчинъ и женщинъ. Въ каждомъ отдѣленіи имѣются кабинеты для раздѣванія, души для лиманной воды и мѣста защищенныя отъ вѣтра для смазыванья тѣла грязью. Въ 3-мъ классѣ купаленъ, кромѣ отдѣльныхъ мѣстъ для раздѣванья, имѣется еще и общее помѣщеніе подъ навѣсомъ; раздѣваются на скамьяхъ. Цѣны билетамъ для купанья въ лиманѣ слѣдующія: I класса—15 к., II кл.—10 к., III кл.—въ кабинетѣ 5 коп., подъ навѣсомъ 3 к., простыня 3 коп.

Въ двухъ верстахъ отъ городскаго лечебнаго заведенія и отъ станціи Новаго Куяльника расположено *лимано-лечебное заведеніе доктора Ф. И. Якимовича*, къ которому проведена линія конно-желѣзной дороги. Заведеніе построено у самаго берега лимана, на высокой террасѣ съ видомъ на лиманъ, соляные промыслы и на море. Оно пользуется безукоризненно чистымъ воздухомъ, чистой водой широко растилающагося въ этомъ мѣстѣ лимана, хорошимъ качествомъ лечебной грязи, добываемой со дна лимана противъ самаго заведенія; имѣя въ своемъ распоряженіи цѣлую версту берега, оно изолировано отъ лиманнаго городка. Больные живутъ на полномъ содержаніи лечебницы (en pension), помѣщаются въ 60 жилыхъ номерахъ; отдѣльные павильоны расположены въ обширномъ саду. Въ заведеніи живутъ постоянно два врача.

Наконецъ, въ непосредственномъ сосѣдствѣ со станціей находится *санаторія Юго-Западныхъ*

желѣзныхъ дорогъ, предназначенная для служащихъ на дорогахъ и ихъ семействъ, нуждающихся въ лиманномъ леченіи. Мысль о постройкѣ санаторіи возникла въ Управленіи еще въ началѣ восьмидесятыхъ годовъ, но только въ 1889 году, благодаря особымъ объ этомъ заботамъ Предсѣдателя Правленія Общества Юго-Западныхъ дорогъ Д. А. Андріевскаго, оказалось возможнымъ



Санаторія Юго-Западныхъ жел. дор.

приступить къ осуществленію этой мысли. Зданіе санаторіи двухъэтажное, построенное по образцу домовъ Закавказской желѣзной дороги на сквозномъ фундаментѣ, дающемъ воздуху проходить подъ зданіемъ. Правомъ помѣщенія въ санаторіи пользуются служашіе на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ, получающіе не болѣе 1000 руб. жалованья въ годъ по рѣшенію особаго комитета; такимъ образомъ саниторія существуетъ исклю-

чительно для менѣе обезпеченныхъ въ матеріальномъ отношеніи лицъ; каждому помѣщенному въ санаторію отводится меблированная комната съ особымъ крытымъ балкономъ. При санаторіи имѣется столовая и дежурный фельдшеръ.

Говоря о Куяльницкомъ лиманѣ нельзя не упомянуть о *Куяльницкомъ соляномъ промыслѣ*, къ которому, какъ уже сказано выше, проведена желѣзнодорожная вѣтвь отъ станціи Старый Куяльникъ. Добываніе соли изъ одесскихъ лимановъ производилось издавна, но болѣе правильно было поставлено дѣло въ 1858 году, когда эксплоатація Куяльницкаго промысла была предоставлена съ разными льготами Н. А. Новосельскому, который послѣ нѣсколькихъ неудачныхъ опытовъ, устроилъ на лиманѣ въ періодъ времени съ 1860 по 1863 годъ рядъ искусственныхъ бассейновъ, изъ которыхъ ежегодно добывалъ отъ 3 до 4 милліоновъ пудовъ соли. Тѣмъ не менѣе, въ 1866 году онъ возвратилъ лиманъ Министерству Финансовъ, которое, по проведеніи къ лиману желѣзнодорожной вѣтви, въ 1867 году раздѣлило его на 7 участковъ, и отдало въ аренду частнымъ лицамъ. Затѣмъ, лиманъ былъ переданъ въ аренду акціонерному обществу, эксплоатирующему его и нынѣ и добывающему соли до 2 милліоновъ пудовъ. Одесская соль отличается своими качествами, и долго имѣла значительный сбытъ въ западной половинѣ Россіи; за послѣднее время сбытъ одесской соли сократился: одни ея рынки завоевываетъ

дешевле добываемая крымская озерная соль, а другіе—еще болѣе дешевая каменная соль Бахмутскихъ и Деконскихъ копей.

Наконецъ, отъ Одессы-Заставы отдѣляется *Транзитная вѣтвь;* вѣтвь эта первоначально проходитъ между сооруженіями Хлѣбнаго Городка и усадьбой сахаро-рафинаднаго завода Алексанровскаго товарищества, далѣе направляется параллельно Карантинной вѣтви, не доходя до предмѣстья Пересыпи, сворачиваетъ въ сторону и, пересѣкая городскія улицы, входитъ въ названное предмѣстье. Конечной станціей транзитной вѣтви служитъ станція

Одесса-Пересыпь, въ сосѣдствѣ съ которой расположены скотопригонный рынокъ, городскія скотобойни и нефтяные склады. Одесса издавна вела и ведетъ значительную торговлю скотомъ и животными продуктами; скотъ частію подвозится по желѣзной дорогѣ, а частію доставляется гономъ. На сколько значительна торговля скотомъ въ Одессѣ можно судить уже потому, что обороты скотопригоннаго рынка колеблются отъ $6^1/_2$ до 7 милліоновъ рублей въ годъ. *Городскія скотобойни* расположены на Пересыпи у самаго берега моря; зданія скотобоенъ составляютъ цѣлый городокъ и всѣ вмѣстѣ составляютъ грандіозное заведеніе, сооруженное по типу фабричныхъ построекъ; зданія скотобоенъ выстроены изъ мѣстнаго камня и кирпича, фасады

неоштукатурены, а крыши съ большими спусками на выступающихъ стропилахъ устроены изъ листоваго желѣза; внутренность зданій отличается большой простотой и вездѣ, гдѣ того требуютъ санитарныя правила, полы и разныя спеціальныя приспособленія устроены изъ лавы, бетона, асфальта и мрамора.

Нефтяные склады соединены нефтепроводомъ съ головной частью Новаго мола, гдѣ останавливаются наливные пароходы Русскаго Общества Пароходства и Торговли. На набережной устроены насосы двойнаго дѣйствія, дѣйствующіе паромъ котловъ самаго парохода. Всасывающія трубы, идущія отъ парохода къ насосамъ, 12-ти дюймовыя, шарнирныя. Насосы въ состояніи перекачивать 10 тыс. пуд. въ часъ. Отъ насосовъ къ складамъ, находящимся на Пересыпи, керосинъ идетъ по желѣзнымъ нагнетательнымъ трубамъ, имѣющимъ 7 дюйм. внутренняго діаметра. Сперва трубы идутъ по Новому молу подъ уровнемъ земли и, дойдя до проходящаго мимо мола эстакаднаго пути, поднимаются до уровня верхняго пути и проходятъ, такимъ образомъ, съ небольшимъ паденіемъ, до Пересыпи, гдѣ опускаются до уровня нижнихъ путей желѣзной дороги и слѣдуютъ вдоль Куяльницкой вѣтви до складовъ. Паденіе это даетъ возможность опоражнивать трубы послѣ каждаго накачиванія, чтобы керосинъ не оставался въ трубахъ. Общее протяженіе нефтепровода 3 версты 260 саж.

На станціи находятся 6 желѣзныхъ резервуаровъ для пріема керосина, вмѣстимостью каждый по 120 т. пудовъ, и два большихъ размѣровъ по 200 т. пудовъ. Въ виду сырости и солонцеватости здѣсь грунта, резервуары устроены на песчаной насыпи, покрытой асфальтовымъ слоемъ, и окружены каменной подпорной стѣнкой. Всѣ резервуары круглые и снабжены громоотводами.

Для отпуска по желѣзной дорогѣ керосинъ накачивается помощью паровой помпы въ напорную башню. Предназначенный для наполненія вагонъ—цистерна, имѣющій цилиндрическую форму, ставится на вѣсы, послѣ чего керосинъ наливается въ вагонъ помощью гидравлическаго крана и при достиженіи 750 пудовъ кранъ закрывается.

Для отпуска-же въ городъ керосинъ передается изъ резервуаровъ при посредствѣ особыхъ трубъ въ отдѣльную часть склада, гдѣ только допущено движеніе подводъ, и помощью автоматическихъ крановъ бочки наполняются керосиномъ, взвѣшиваются на вѣсахъ, послѣ чего выпускаются.

Здѣсь на Пересыпи устроена въ послѣднее время *нефтяная гавань* для стоянки судовъ съ нефтяными продуктами. Къ гавани въ ближайшемъ будущемъ предстоитъ постройка особой желѣзнодорожной вѣтви, которая дастъ возможность перегружать нефтяные продукты изъ наливныхъ судовъ непосредственно въ вагоны.

Перейдемъ къ окрестностямъ Одессы не связаннымъ съ сѣтью Юго-Западныхъ желѣныхъ дорогъ.

Прежде всего слѣдуетъ остановиться на *Хаджибейскомъ лиманѣ,* который въ жизни Одессы имѣетъ такое-же значеніе, какъ и лиманъ Куяльницкій. Хаджибейскій лиманъ находится въ 7 верстахъ отъ города, съ которымъ связанъ линіей трамвая.

Въ разстояніи $1^1/_4$ версты отъ юго-западнаго берега лимана у подножія и на склонѣ горы расположена *городская дача съ грязелечебнымъ заведеніемъ.* Территорія дачи въ 12 десятинъ земли ограждена со всѣхъ сторонъ каменною стѣною и почти сплошь занята тѣнистымъ столѣтнимъ паркомъ съ весьма разнообразною растительностью. Обладая, помимо цѣлебныхъ свойствъ грязи и рапы, исключительно благопріятными условіями (столѣтній паркъ), находясь въ разстояніи получасовой ѣзды отъ города на паровомъ трамваѣ, грязелечебное заведеніе на Хаджибейскомъ лиманѣ имѣетъ всѣ данныя, чтобы превратиться въ видный южно-русскій курортъ. Въ сѣверо-восточномъ углу парка помѣщается одноэтажное ванное зданіе, соединенное телефономъ съ конторою и обѣими гостинницами; оно состоитъ изъ двухъ флигелей, расположенныхъ другъ къ другу подъ прямымъ угломъ. Каждый изъ флигелей широкимъ корридоромъ раздѣляется на два отдѣленія:

рапное и грязевое; въ отдѣленіяхъ этихъ имѣется по 12 ванныхъ номеровъ. Въ центрѣ парка расположенъ большой двухъэтажный домъ съ двумя широкими крытыми верандами на южной и сѣверной сторонѣ; онъ приспособленъ для гостинницы и имѣетъ 27 комнатъ для жилья больной публики. Кромѣ этого «центральнаго зданія» имѣется другая гостинница, такъ называемое «верхнее зданіе», расположенное въ юго-западномъ углу городской дачи на болѣе возвышенномъ мѣстѣ и состоящее изъ 48 комнатъ. Кромѣ этихъ двухъ гостинницъ, въ различныхъ частяхъ парка разбросаны домики—особняки и отдѣльныя квартиры. Всѣ помѣщенія для публики состоятъ изъ 90 комнатъ, въ которыхъ въ теченіе лѣта проживаетъ около 200 лицъ. Всѣ номера меблированы, снабжены электрическими звонками и отдаются въ наймы съ городской прислугой посезонно и полусезонно.

Кромѣ городскаго грязелечебнаго заведенія на Хаджибейскомъ лиманѣ находится *лиманное отдѣленіе городской еврейской больницы,* въ которомъ ежегодно пользуется свыше 200 лицъ.

Въ 1½ вер. отъ городскаго Хаджибейскаго лечебнаго заведенія расположена *дѣтская санитарная станція,* устроенная въ 1888 году Обществомъ попеченія о больныхъ дѣтяхъ и въ которой ежегодно пользуется до 200 человѣкъ дѣтей.

Далѣе, въ 10 верстахъ отъ города на правомъ берегу Хаджибейскаго лимана, въ живо-

писной мѣстности лежитъ *лиманолечебное заведеніе съ дѣтскою санитарною станціею доктора В. В. Филиповича.* Лечебница построена у самаго берега лимана на высокой террасѣ съ видомъ на лиманъ, пользуется безукоризненно чистымъ воздухомъ, чистой водой лимана и хорошимъ качествомъ лечебной грязи.

Прежде чѣмъ перейти къ описанію мѣстности, расположенной по берегу моря въ направленіи противоположномъ Куяльницкому и Хаджибейскому лиманамъ, необходимо сказать нѣсколько словъ о купаніяхъ въ открытомъ морѣ. Несмотря на непосредственную близость берега и довольно удобные спуски къ морю, Одесса, тѣмъ не менѣе, оставляетъ много желать въ отношеніи удобствъ *морскихъ купаній.* Близость города къ морю, казалось-бы на первый взглядъ, должна обезпечить безпрепятственное пользованіе купаньями, но отчасти искусственно, а отчасти самой природой, для пользованія купаньемъ въ морѣ, омывающемъ Одесскій берегъ, создались неблагопріятныя условія. Ближайшее къ городу и самое доступное для купанья мѣсто—портъ, но загрязненіе его, какъ и во всякомъ портовомъ городѣ, дѣлаетъ купанье здѣсь далеко непривлекательнымъ. Нѣсколько далѣе, въ глубь одесской бухты, но также въ чертѣ города—на Пересыпи, на совершенно отлогомъ берегу есть мѣсто для купанья съ пре-

краснымъ песчанымъ и покатымъ дномъ; къ сожалѣнію, ближе къ городу море и здѣсь загрязняется отбросами съ расположенныхъ на Пересыпи заводовъ и скотобоенъ, а нѣсколько далѣе берегъ совершенно лишенъ удобныхъ сообщеній съ городомъ. Купальни на Ланжеронѣ привлекаютъ ежедневно, какъ ближайшія къ городу, тысячи посѣтителей; въ послѣднее время очистка морскаго дна, предпринятая въ этихъ купальняхъ, значительно улучшила ихъ качества. Купанья на Маломъ, Среднемъ и Большомъ Фонтанахъ страдаютъ всѣ въ большей или меньшей степени неудобствами морскаго дна. По берегу между городомъ и Фонтанами встрѣчаются болѣе удобныя мѣста для купанья, до сихъ поръ мало утилизируемыя съ этою цѣлью. Линія конно-желѣзной дороги, проведенная въ 1896 году къ береговой полосѣ мѣстности, называемой Аркадіей (между Малымъ и Среднимъ Фонтанами) и обладающей всѣми удобствами для устройства хорошихъ морскихъ купаній, дала уже возможность воспользоваться этой мѣстностью и въ настоящее время это одно изъ лучшихъ мѣстъ для морскихъ купаній, обѣщающее превратиться въ хорошо обставленный морской курортъ.

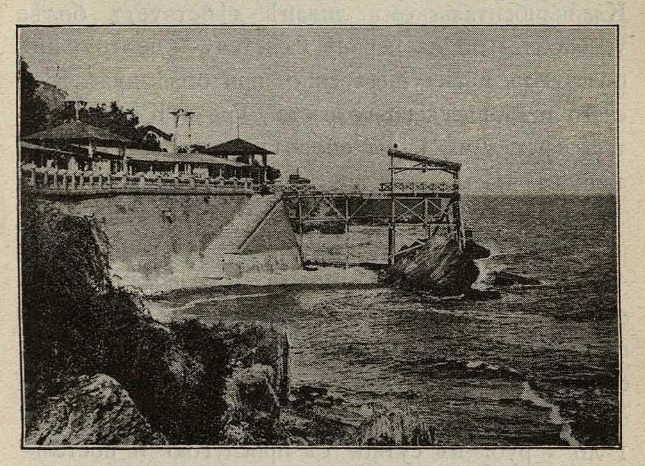
Дачными мѣстами подъ Одессою по преимуществу являются *Ланжеронъ, Малый, Средній и Большой Фонтаны.* До проведенія трамвая вся дачная жизнь концентрировалась на Ланже-

ронѣ, а Фонтаны вообще не были благоустроены и составляли лѣтнее мѣстопребываніе одесскихъ богатыхъ людей, дачи которыхъ являлись какими-то оазисами среди безплодныхъ пустырей. Нынѣ весь берегъ моря отъ Одессы до Большаго Фонтана, на протяженіи болѣе 20 верстъ, покрытъ роскошной растительностью, среди которой разбросаны самыя разнообразныя по архитектурѣ и системѣ постройкѣ дачи. Здѣсь лѣтомъ кипитъ дачная жизнь; всѣ, кто только имѣетъ мало-мальски возможность оставить на лѣто городъ, переселяются на дачу. Ближайшимъ дачнымъ пунктомъ является *Ланжеронъ,* принадлежавшій во время оно Графу Ланжерону и перебывавшій затѣмъ во многихъ рукахъ; здѣсь имѣются купальни, лѣтній театръ и ресторанъ. Морской берегъ за Ланжерономъ и далѣе къ Фонтанамъ очень красивъ и живописенъ; между Ланжерономъ и Малымъ Фонтаномъ не вдалекѣ отъ берега виднѣется отдѣльная скала, извѣстная подъ именемъ «Монаха»; этотъ пунктъ берега особенно живописенъ и здѣсь, на обрывѣ всегда можно встрѣтить любителей природы, наслаждающихся видомъ на необъятную даль Чернаго моря и прислушивающихся къ мѣрнымъ ударамъ волнъ о гряду камней.

На *Маломъ Фонтанѣ* сосредоточены наиболѣе роскошныя дачи одесскихъ богачей, какъ-то: Маразли, Мавро-Кордато, Мавро-Біази, Папудовой и Дунина.

На *Среднемъ и Большомъ Фонтанахъ* дачи значительно проще, много дачъ отдаваемыхъ въ наймы и тамъ селятся на лѣто одесситы съ среднимъ достаткомъ.

За сел. Большой Фонтанъ находится нѣмецкая колонія *Люстдорфъ,* которая тоже могла бы



Видъ на Маломъ Фонтанѣ.

служить для одесситовъ дачнымъ мѣстомъ, но нѣкоторый недостатокъ въ удобствахъ сообщенія съ городомъ, мѣшаетъ здѣсь развиться дачной жизни.

Наконецъ, въ 15 верстахъ отъ Одессы находится *Клейнлибентальскій или Сухой лиманъ*; онъ имѣетъ 9 аршинъ въ глубину; концентрація

его обыкновенно отъ 2 до 5 градусовъ по Бомé; вслѣдствіе мелкости своей онъ скорѣе нагрѣвается, чѣмъ другіе лиманы. По своему положенію онъ защищенъ отъ вѣтровъ, волненія на немъ не бываетъ и поверхность его отличается своимъ постоянно спокойнымъ состояніемъ. Купанье въ Клейнлибентальскомъ лиманѣ дѣйствуетъ болѣе успокоительно на нервную систему и поэтому имъ пользуютъ преимущественно при болѣзняхъ дѣтскаго и старческаго возраста. Грязи Клейнлибентальскаго лимана, на оборотъ, содержатъ болѣе аминовъ, чѣмъ грязи другихъ лимановъ; вслѣдствіе этого они болѣе раздражаютъ, чѣмъ и ускоряется всасываніе выпотовъ и усиливается обмѣнъ веществъ.

На берегу лимана находится *колонія Клейнлибенталь*, въ которой устроено *грязелиманное* и *гидропатическое заведеніе д-ровъ Мейера и Вагнера*, существующее съ 1854 года. Въ заведеніи имѣется около 40 меблированныхъ комнатъ съ платою отъ 1 до 3 руб. въ сутки, съ прислугою и постельнымъ бѣльемъ; при номерахъ ресторанъ подъ наблюденіемъ врача; цѣны въ общемъ умѣренныя. Сообщеніе съ городомъ поддерживаютъ частные дилижансы. Въ заведеніи ежегодно пользуется до 100 человѣкъ больныхъ и кромѣ того живутъ на квартирахъ, отдаваемыхъ колонистами, до 300 человѣкъ. Лечебный сезонъ продолжается съ 15 мая по 1 сентября.

Линія Казатинъ-Граево.



Казатинъ большая узловая станція, о которой сказано выше, при описаніи линіи Кіевъ-Одесса, является исходнымъ пунктомъ линіи Казатинъ-Граево. Отъ Казатина рельсовый путь идетъ въ сѣверо-западномъ направленіи и подымается на холмистую возвышенность, служащую водораздѣломъ системъ Днѣпра и Буга. Въ нѣсколькихъ верстахъ отъ Казатина полотно желѣзный дороги пересѣкаетъ проѣзжую дорогу, ведущую въ *м. Махновку*, лежащую по лѣвую сторону рельсоваго пути и находящуюся въ 20 верстахъ отъ Бердичева. М. Махновка расположено на берегу рѣки Гнилопяти; въ концѣ прошлаго и началѣ нынѣшняго столѣтія мѣстечко это играло довольно видную роль. Оно составляло частную собственность помѣщиковъ Тышкевичей, отъ которыхъ вмѣстѣ съ Бердичевомъ и другими имѣніями пе-

решла по наслѣдству въ собственность князей Радзивиловъ, а затѣмъ къ графамъ Потоцкимъ. Въ концѣ прошлаго столѣтія графъ Потоцкій, владѣлецъ Махновки, по примѣру своего родственника устроившаго съ громадными издержками извѣстное мѣстечко Тульчинъ, возымѣлъ мысль создать себѣ подобную же резиденцію изъ Махновки. Старанія и огромныя издержки владѣльца придали Махновкѣ видъ порядочнаго и опрятнаго городка, при чемъ на это не могъ не оказать вліянія переводъ сюда уѣздныхъ присутственныхъ мѣстъ. Между тѣмъ, сосѣдній Бердичевъ пріобрѣталъ все болѣе и болѣе значеніе въ торговомъ отношеніи, а параллельно этому падало значеніе Махновки. Графъ Потоцкій разорился, имѣніе перешло въ другія руки, а затѣмъ сильный пожаръ въ 1841 году и переводъ уѣздныхъ присутственныхъ мѣстъ въ Бердичевъ, окончательно подорвали значеніе Махновки, низведя ее на степень обыкновеннаго мѣстечка, какихъ весьма много въ Юго-Западномъ краѣ. Нынѣ въ Махновкѣ до 5.000 жителей и она служитъ мѣстнымъ рынкомъ по торговлѣ хлѣбомъ.

На 13-й верстѣ отъ Казатина лежитъ полустанція

Глуховцы, имѣющая исключительно значеніе, какъ промежуточный остановочный пунктъ.

Далѣе въ 20 верстахъ отъ Казатина расположена станція

Бердичевъ, находящаяся въ непосредственственномъ сосѣдствѣ съ уѣзднымъ городомъ Бердичевомъ, который издавна, да и въ настоящее время имѣетъ большое торговое и промышленное значеніе. Нынѣ въ Бердичевѣ до 60.000 жителей, три православныхъ церкви, 2 римско-католическихъ костела, три синагоги и 62 еврейскихъ молитвенныхъ дома, 28 фабрикъ и заводовъ; существенною особенностью Бердичева является полное преобладаніе въ немъ среди жителей евреевъ, которыхъ насчитывается болѣе 45.000 человѣкъ. Обработывающая промышленность въ Бердичевѣ болѣе развита чѣмъ во многихъ не только уѣздныхъ, но даже губернскихъ городахъ; здѣсь имѣется два чугунно-литейныхъ механическихъ завода, нѣсколько мукомольныхъ мельницъ, двѣ большихъ табачныхъ фабрики, два заведенія для выдѣлки вѣнской гнутой мебели и, наконецъ, цѣлый рядъ кожевенныхъ заводовъ. Въ торговомъ отношеніи Бердичевъ является распредѣлительнымъ центромъ, получающимъ разные товары большими партіями и затѣмъ разсылающимъ таковые мелкими отправками въ г. Житоміръ и сосѣдніе мѣстечки. Бердичевъ извѣстенъ съ 1320 г., когда мѣстность занимаемая имъ нынѣ была подарена великимъ княземъ Гедеминомъ литвину Пашкевичу. Во время войнъ казаковъ съ поляками Бердичевъ, неоднократно подвергался разграбленію переходя изъ рукъ въ руки. Во второй половинѣ

XVIII вѣка городъ особенно разбогатѣлъ, благодаря наплыву паломниковъ, приходившихъ на поклоненіе явившейся въ кармелитскомъ католическомъ монастырѣ чудотворной иконѣ Божіей Матери. Затѣмъ, въ 1765 году въ Бердичевѣ было установлено 10 большихъ ярмарокъ и торговое значеніе его стало усиливаться,—отсюда шли заграницу лошади, волы, медъ, воскъ, сало, а главными предметами ввоза были: сукно, полотно и шелковыя матеріи. Въ 1781 году 18 октября владѣлица его княгиня Радзивиллъ принимала въ немъ великаго князя Павла Петровича, путешествовавшаго подъ именемъ графа дю-Нордъ. Въ настоящее время Бердичевъ раздѣленъ на 6 частей, изъ которыхъ одна принадлежитъ потомственнымъ почетнымъ гражданамъ Ив. и Митр. М. Рукавишниковымъ и пріобрѣтена ими отъ наслѣдника княгини Чарторійской, князя Александра Чарторійскаго, двѣ части принадлежатъ наслѣдникамъ неизвѣстно куда скрывшихся купцовъ Іени, а три части графини М. Н. Тышкевичъ. Въ 1847 году отецъ графини М. Н. Тышкевичъ, князь Николай Радзивиллъ, признанъ былъ несостоятельнымъ и принадлежащая теперь дочери часть города взята была въ опеку. Купцы Іени также признаны были несостоятельными и принадлежавшія имъ $^2/_6$ части города перешли въ вѣдѣніе опеки. Въ 1852 году была составлена табель долговъ, въ которую внесены были 200 кредиторовъ;

каждый долгъ обозначенъ былъ особымъ номеромъ и подъ первыми номерами записаны были самые крупные долги. Долги всѣ эти должны были погашаться съ доходовъ постепенно, по порядку ихъ номеровъ. Съ 1852 г. до начала текущаго десятилѣтія погашены были 3 номера табели одного и 4 другого владѣльца, а въ настоящее время уплачиваются долги, значащіеся подъ номерами 4 и 5. Отъ долговъ и опеки совершено свободна часть города, принадлежащая Рукавишниковымъ.

Изъ сооруженій въ Бердичевѣ останавливаютъ на себѣ вниманіе православный соборъ Успенія Божіей Матери, находящійся на главной площади и католическій костелъ съ изображеніемъ Богоматери снаружи и весьма древнею иконою, которая привлекаетъ много вѣрующихъ католиковъ, нерѣдко идущихъ сюда пѣшкомъ по обѣту. Къ костелу ведетъ Кармелитская улица, получившая названіе вслѣдствіе нахожденія здѣсь въ прежнее время монастыря Босыхъ Кармелитовъ. За костеломъ видны остатки старинныхъ укрѣпленій, мѣстами потрескавшіеся, а мѣстами заросшіе деревцами и травою. Наконецъ, одною изъ достопримѣчательностей Бердичева являются подземныя галлереи, идущія по всѣмъ направленіямъ подъ городомъ; происхожденіе этихъ галлерей относятъ ко временамъ доисторическимъ; общая длина этихъ подземныхъ ходовъ, служащихъ нынѣ

для склада товаровъ, опредѣляется приблизительно въ 400 верстъ.

Отъ Бердичева проложенъ *узкоколейный рельсовый путь*, соединяющій Житоміръ съ сѣтью Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ и извѣстный подъ именемъ *Житомірскаго подъѣзднаго пути*, длиною 50 верстъ; въ 6 верстахъ отъ Житоміра рельсовый путь пересѣкаетъ рѣку Тетеревъ, на правомъ берегу которой, въ лѣсистой живописной мѣстности, въ разстояніи 200 саженей отъ полотна дороги построено зданіе санитарной станціи, оконченное въ 1897 году; поѣзда Житомирскаго подъѣзднаго пути останавливаются въ упомянутомъ пунктѣ для пріема и высадки пассажировъ, а въ праздничные дни назначаются отъ Житоміра до санаторія экстренные дополнительные поѣзда въ составѣ исключительно пассажирскихъ вагоновъ. Составъ поѣздовъ Житомірскаго подъѣзднаго пути 12—18 вагоновъ, скорость движенія 18—24 верстъ въ часъ; пассажирскіе вагоны имѣются II, III и IV классовъ съ 20—28 мѣстами каждый; подъемная сила товарнаго крытаго вагона 400 пуд., а открытой платформы 500 пудовъ.

Житоміръ губернскій городъ Волынской губерніи, расположенъ при впаденіи рѣчки Каменки въ рѣку Тетеревъ, въ свою очередь впадающей въ Днѣпръ. Въ настоящее время г. Житомиръ небольшой, но чистенькій и благоустроен-

ный городъ; жителей въ немъ до 80.000, въ томъ числѣ до 50 т. православныхъ, до 10 т. католиковъ и до 20 т. евреевъ. Житоміръ--одинъ изъ древнѣйшихъ городовъ Кіево-Волынской земли. О времени основанія точныхъ свѣдѣній не имѣется, но по преданію онъ основанъ во второй половинѣ IX вѣка любимцемъ и совѣтникомъ нормандскихъ витязей Аскольда и Дира—Житоміромъ, который послѣ смерти своихъ вождей не пожелалъ служить князю Олегу, удалился съ своею дружиною въ дремучіе лѣса земли Древлянской и здѣсь, на высокой скалѣ, на берегу р. Каменки основалъ поселеніе, назвавъ его своимъ именемъ. Въ 1240 году Житоміръ подвергся нашествію татаръ; Батый, завоевавъ восточную Русь обратилъ свое оружіе на западъ; первый городъ, испытавшій всю тягость нашествія татаръ, былъ Житоміръ. Въ началѣ XIV вѣка, при великомъ князѣ литовскомъ Гедиминѣ, Житоміръ вошелъ въ составъ Великаго Княжества Литовскаго, а 5 іюня 1569 года во время соединенія Литовской Руси съ Польшею при королѣ Сигизмундѣ-Августѣ присоединенъ къ владѣніямъ Польши. Въ XVII столѣтіи, во время войнъ Богдана Хмельницкаго съ Польшею, окончившихся освобожденіемъ Малороссіи, въ 1643 г. Житоміръ былъ разоренъ казаками, а въ 1651 г. Богданъ Хмельницкій разбилъ подъ Житоміромъ на голову 17.000 польскаго войска подъ предводительствомъ князя Четвертинскаго. Въ XVII сто-

лѣтіи въ Житомірѣ былъ большой замокъ; съ одной стороны онъ былъ окруженъ валомъ, а съ другой—возвышалась крутая, почти неприступная гора, у подошвы которой течетъ рѣчка Каменка; въ замкѣ существовало трое замковыхъ воротъ и пять угловыхъ крѣпостныхъ башенъ; вокругъ шелъ глубокій ровъ. Подъ самымъ замкомъ находился огромный королевскій дворецъ. Отъ всего этого въ настоящее время не осталось никакихъ слѣдовъ. Въ 1761 году здѣсь былъ основанъ Каэтаномъ Ильинскимъ Бернардинскій монастырь. Въ 1778 г. Житоміръ втѣстѣ съ прочими городами Кіевскаго воеводства былъ присоединенъ къ Россіи; городской доходъ составлялъ 39.331 злотыхъ и шелъ въ пользу владѣльца города графа Ильинскаго. Въ 1795 году Житоміръ, какъ находящійся на восточной окраинѣ Волынской губерніи, едва не вошелъ въ составъ уѣздныхъ городовъ. Въ этомъ именно году было издано Высочайшее повелѣніе—составить Волынское намѣстничество изъ 15 округовъ, при чемъ губернскимъ городомъ быть Новоградъ-Волынску, а Житоміръ учредить уѣзднымъ городомъ; но такъ какъ въ Новоградъ-Волынскѣ не имѣлось зданій для помѣщенія присутственныхъ мѣстъ, то до тѣхъ поръ пока дома не будутъ тамъ построены, повелѣно было назначить на время въ Житомірѣ. Въ 1802 году Житоміръ былъ выкупленъ казною у графа Ильинскаго, а въ 1804 году назначенъ губернскимъ городомъ во вниманіе

къ тому, «что въ немъ помѣщаются уже губернскія присутственныя мѣста, имѣются постройки, сдѣланныя частными людьми и хозяйственныя заведенія губернскихъ чиновниковъ».

Въ настоящее время Житоміръ, какъ уже сказано выше, одинъ изъ лучшихъ и наиболѣе благоустроенныхъ второстепенныхъ губернскихъ городовъ; здоровый климатъ, изобиліе растительности, живописныя и дѣйствительно поэтическія окрестности, а также дешевизна жизни способствуютъ увеличенію населенія, привлекая семейныхъ и одинокихъ лицъ, ищущихъ покоя или желающихъ поставить своихъ дѣтей въ болѣе благопріятныя для здоровья условія; наконецъ, немало лицъ отправляются въ Житоміръ, какъ на климатическую станцію. Въ Житомірѣ почти всѣ дома, за исключеніемъ развѣ самыхъ центральныхъ, торговыхъ улицъ, окружены большими фруктовыми садами и отчасти декоративными деревьями. Зима теплая, лѣто прохладное; средняя годовая температура +7,67. Въ городѣ существуютъ три среднеучебныхъ заведенія: мужская классическая гимназія, прогимназія и женская гимназія вѣдомства учрежденій Императрицы Маріи; затѣмъ, десять низшихъ учебныхъ заведеній, музыкальная школа, частные пансіоны; наконецъ, водолечебница, устроенная по послѣднимъ требованіямъ науки.

Главный предметъ *торговли* въ Житомірѣ хлѣбъ, свозимый изъ сосѣднихъ мѣстечекъ Жи-

томірскаго и Новоградволынскаго уѣздовъ и идущій отсюда въ количествѣ до 80 тыс. четвертей въ годъ на рынки сбыта; второе мѣсто занимаетъ торговля лѣсомъ; наконецъ, не малое значеніе имѣетъ торговля кожами.

Фабрично-заводская промышленность стала развиваться въ Житомірѣ въ сравнительно недавнее время. Большинство существующихъ здѣсь фабрично-заводскихъ предпріятій лишь въ рѣдкихъ случаяхъ дѣйствуетъ болѣе 10—15 лѣтъ, а обороты большинства ихъ незначительны. Тѣмъ не менѣе, приростъ населенія, увеличеніе требованій на производства фабрично-заводской промышленности, наличность многихъ благопріятныхъ условій для развитія отдѣльныхъ отраслей мѣстной производительности, все это даетъ право полагать, что обрабатывающая промышленность укрѣпившись въ Житомірѣ, не только будетъ направлена къ удовлетворенію мѣстныхъ потребностей, но будетъ работать и для вывоза. Одной изъ причинъ нѣкоторой экономической отсталости Житоміра являлась изолированность его вплоть до послѣдняго времени отъ рельсовыхъ путей, что несомнѣнно повліяло на промышленный ростъ города и мѣшало ему развивать свои силы. Въ настоящее время фабрично-заводская промышленность Житоміра направлена главнымъ образомъ къ удовлетворенію ежедневныхъ потребностей мѣстнаго населенія; однако, въ послѣдніе годы она

завоевываетъ себѣ все большій и большій контингентъ потребителей среди городовъ и мѣстечекъ Волынской губерніи и уже конкуррируетъ иногда довольно успѣшно съ продуктами производства сосѣднихъ губерній. На первомъ планѣ стоитъ кожевенное производство (четыре завода, изъ которыхъ самый старый—Кравчинскаго существуетъ съ 1877 года), обрабатываютъ ежегодно до 60 тысячъ разныхъ кожъ, выпуская главнымъ образомъ перчаточныя кожи. Столь извѣстныя житомірскія перчатки, имѣющія повсемѣстное распространеніе, изготовляются на трехъ фабрикахъ: Шнеля, существующей съ 1852 г., Трибеля съ 1854 г. и Кравчинскаго съ 1877 года; сумма производства этихъ фабрикъ опредѣляется въ 140.000 рублей въ годъ. Далѣе, обращаетъ на себя вниманіе производство гнутой мебели; это производство возникло въ Житомирѣ въ началѣ семидесятыхъ годовъ, съ тѣхъ поръ постепенно развивалось и въ настоящее время составляетъ вполнѣ упрочившуюся отрасль мѣстной промышленности. Матеріалъ въ сыромъ видѣ, выгнутый лѣсъ, получается изъ Полѣсья и Волынской губерніи, здѣсь собирается, полируется и въ видѣ мебели вывозится въ разныя мѣста, преимущественно въ Одессу, Кишиневъ и Харьковъ. Нынѣ дѣйствуетъ въ Житомирѣ десять заведеній гнутой мебели съ производствомъ до 100.000 рублей въ годъ. Остальныя фабрично-заводскія пред-

пріятія, оперирующія въ Житомірѣ не имѣютъ никакихъ выдающихся особенностей, представляя отрасли производства, распространенныя повсемѣстно; къ числу такихъ предпріятій принадлежатъ: табачныя фабрики съ оборотомъ до 300.000 рублей, заводы для ремонта и изготовленія сельскохозяйственныхъ машинъ, мукомольныя мельницы, заведенія искусственныхъ минеральныхъ водъ и пр. Всего въ Житомірѣ нынѣ дѣйствуетъ 58 самыхъ разнообразныхъ фабрично-заводскихъ предпріятій съ оборотомъ до $2^1/_2$ милліоновъ рублей въ годъ. Пятнадцать лѣтъ тому назадъ, въ 1883 году, въ Житомірѣ насчитывалось только 23 фабрики и завода съ оборотомъ 195 тысячъ рублей въ годъ. Это показываетъ, какіе быстрые шаги сдѣлалъ въ послѣдніе годы Житоміръ на поприщѣ развитія своей обрабатывающей промышленности. Можно съ увѣренностью сказать, что въ будущемъ, конечно, въ томъ случаѣ, если не возникнутъ какія-либо исключительно неблагопріятныя условія, производительностъ фабрикъ и заводовъ г. Житомира усилится еще болѣе.

Кромѣ того Житомиръ обращаетъ на себя вниманіе, какъ складочное мѣсто съ одной стороны для произведеній Волынскаго Полѣсья, а съ другой—для разнообразныхъ продуктовъ, поступающихъ въ Волынскую губернію извнѣ. Не смотря на естественныя богатства Волыни, таковыя

до настоящаго времени эксплоатируются въ ограниченныхъ размѣрахъ. До сихъ поръ отсюда идетъ, главнымъ образомъ, лѣсъ, балки, дрань и клёпки. Въ Житомірѣ имѣется шесть оптовыхъ лѣсныхъ складовъ, которые всѣ вмѣстѣ отправляютъ частію въ Кіевъ гужемъ, а частію—чрезъ Бердичевъ въ разныя мѣстности свыше 2-хъ милліоновъ пудовъ разныхъ лѣсныхъ матеріаловъ; оборотъ этихъ складовъ достигаетъ 1 милліона рублей въ годъ. Далѣе, обращаетъ на себя вниманіе оптовый складъ яицъ, которыя скупаются въ окрестныхъ селеніяхъ и деревняхъ и затѣмъ отправляются чрезъ Бердичевъ за границу. Ежегодно вывозится до 40.000 пудовъ яицъ на 40 тысячъ рублей. Изъ оптовыхъ складовъ привозныхъ товаровъ заслуживаютъ упоминанія: керосина, сахара, соли, желѣза и бакалейныхъ товаровъ. Керосинъ въ Житомірѣ получается изъ Одессы въ количествѣ до 160 тысячъ ведеръ въ годъ. Почти всѣ рафинадные заводы нашего края имѣютъ въ Житомірѣ свои оптовые склады, а именно: здѣсь находятся склады сахара слѣдующихъ заводовъ: Гниваньскаго, графовъ Бобринскихъ, Шепетовскаго, Уладовскаго, Кіевскаго и Александровскаго Товарищества; въ склады эти поступаетъ ежегодно свыше 200.000 пудовъ сахара рафинада и сахарнаго песка. Для соли имѣется одинъ складъ; соль въ количествѣ болѣе 180 тыс. пудовъ доставляется частію изъ Одессы,

а частію изъ Бахмута. Оптовыхъ складовъ желѣза и металлическихъ издѣлій четыре; листовое желѣзо и желѣзныя издѣлія однимъ складомъ получаются изъ Нижняго Новгорода, а остальными изъ Варшавы, Либавы и Риги; всѣ склады получаютъ до 150.000 пудовъ разныхъ издѣлій и желѣза. Наконецъ, складъ бакалейныхъ товаровъ изъ различныхъ мѣстъ получаетъ до 100.000 пудовъ разныхъ продуктовъ на сумму до 250.000 рублей въ годъ. Изложенныя данныя характеризуютъ до нѣкоторой степени производительныя силы Житоміра и его значеніе, какъ складочнаго и потребительнаго пункта, и составляютъ извлеченіе изъ матеріаловъ собранныхъ управленіемъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ при экономическомъ обслѣдованіи района своихъ дорогъ.

Между общественными зданіями первое мѣсто занимаетъ *Волынскій кафедральный Преображенскій соборъ*, находящійся на большой Вильской улицѣ и оконченный постройкою въ 1874 году. Зданіе имѣетъ форму креста съ двойными внутри храма рядами гранитныхъ колоннъ, обложенныхъ у основанія лабрадорными шлифованными плитами и такими-же поясками и карнизомъ. Наружный видъ храма представляетъ пропорціональныя, постепенно къ срединѣ возвышающіяся массы среднихъ и угловыхъ выступовъ съ пилястрами, ко-

лоннами и порталами, увѣнчанныя пятью главами. Архитектурный стиль русско-византійскій, соединяющій въ себѣ характеристическія черты древнерусскаго зодчества и византійской архитектуры VII—IX вв. Постройка обошлась 336.865 руб., не считая церковной утвари и иконъ. Въ числѣ



Житоміръ. Соборная площадь.

иконъ находится образъ св. Василія Великаго, писанный тысячу лѣтъ тому назадъ; образъ этотъ перенесенъ сюда изъ древнѣйшей, временъ св. Владиміра, въ г. Овручѣ Васильевской церкви.

Говоря о Волынскомъ кафедральномъ соборѣ, нельзя не вспомнить перваго кафедральнаго протоіерея Стефана Симоновича, который былъ личностью замѣчательною въ историческомъ отношеніи. Въ концѣ 18 вѣка Минскій епископъ Викторъ вызвалъ о. Симоновича изъ Малороссіи,

какъ человѣка твердо державшагося обрядовъ православной церкви и хорошо знавшаго уставъ церковный, поручилъ ему руководить въ правильномъ богослуженіи священниковъ западнаго края и, кромѣ того, назначилъ его своимъ домашнимъ секретаремъ. Въ то время Польша близилась къ окончательному паденію и православное духовенство подвергалось страшнымъ гоненіямъ и истязаніямъ. Участь эта постигла протоіерея Симоновича и самаго епископа Виктора; оба они были схвачены польскими конфедератами, какъ преступники отвезены въ Варшаву, гдѣ три года томились въ тюрьмѣ и, наконецъ, были приговорены къ смертной казни чрезъ сожженіе заживо въ мѣдномъ быкѣ. Къ счастію, въ это время Суворовъ взялъ Варшаву и несчастные страдальцы получили свободу; Симоновичу былъ пожалованъ Императрицею Екатериною Великою золотой наперстный крестъ и дано назначеніе на должность кафедральнаго протоіерея при Волынскомъ Соборѣ.

Городской театръ принадлежитъ къ числу лучшихъ зданій города; онъ находится не далеко отъ центральныхъ улицъ, но въ мѣстности, удаленной отъ стука и грохота мостовой. Размѣры зданія не велики и архитектура его не отличается ни красотою, ни импозантностью, но онъ все таки значительно лучше и обширнѣе сгорѣвшаго кіевскаго городскаго театра, съ которымъ имѣетъ много общаго. Это приписываетъ тому, что, планы

кіевскаго и житомірскаго театровъ, строившихся одновременно, были будто-бы, по ошибкѣ, отосланы не по назначенію: въ Кіевъ прислали проектъ театральнаго зданія, предназначавшагося для Житоміра и на оборотъ. По бокамъ театра находится тѣнистый скверъ.

У самаго спуска къ р. Тетереву расположенъ *бульваръ,* гдѣ имѣется лѣтній театръ и устраива-



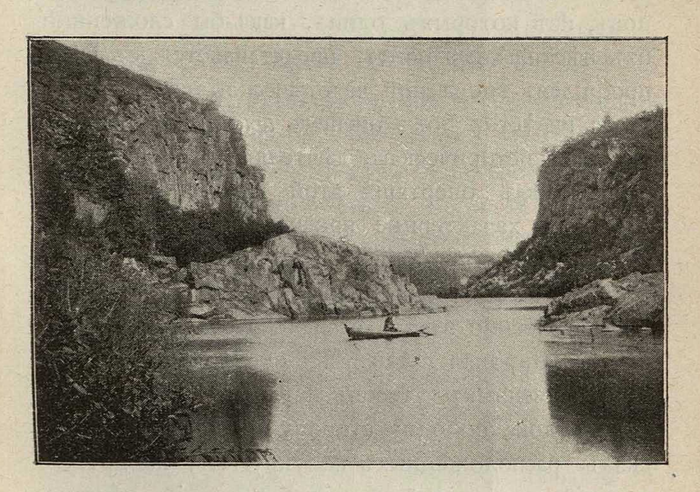
Житоміръ. Каѳедральный костелъ

ются гулянья съ оркестромъ военной музыки. Бульваръ оставляетъ многаго желать въ смыслѣ благоустройства, но это одинъ изъ лучшихъ угол-

ковъ въ Житомірѣ, откуда открывается чудный видъ на берега Тетерева. Скалистый берегъ, заросшій мѣстами деревьями и кустарниками, круто спускается къ рѣкѣ; противоположный берегъ идетъ уступами, среди зелени виднѣются бѣлыя хаты, а вдали на горѣ раскинулись поля и чернѣетъ полоса лѣса. Вообще окрестности Житоміра по берегамъ р. Тетерева отличаются своею живописностью, здѣсь имѣется цѣлый рядъ поэтическихъ уголковъ, которые одинъ лучше другаго.

Рѣка течетъ въ высокихъ скалистыхъ берегахъ, представляющихъ рядъ величественныхъ сѣрыхъ утесовъ, пересѣченныхъ вертикальными и горизонтальными трещинами; на уступахъ зеленѣетъ трава, пестрѣютъ цвѣты; мѣстами дикіе утесы замыкаютъ рѣку и мѣстность походитъ на какое-то заколдованное ущелье, которое сторожатъ каменные великаны; рѣка кажется черной въ своей узкой и глубокой долинѣ и съ рокотомъ катитъ говорливыя волны. Въ такихъ мѣстахъ спуститься къ водѣ по уступамъ скалъ довольно трудно; внизу у самой воды, въ мрачномъ гулкомъ ущельи, каждый звукъ, каждый шорохъ усиливается и повторяется эхомъ. Черныя пещеры, произведеныя самою природою, коегдѣ зіяютъ своими отверстіями въ каменной стѣнѣ; ихъ окружаютъ какъ-бы наваленныя другъ на друга сѣрыя глыбы, а верхушки утесовъ увѣн-

чанныя круглыми мшистыми камнями, напоминаютъ развалины колоссальныхъ сооруженій. Подножія утесовъ и отдѣльные камни, выглядывающіе изъ воды гладко отполированы вѣчно текущей водой, а самая долина рѣки имѣетъ мѣстами видъ глубокаго корридора, высѣченнаго въ гранитныхъ массахъ. Неудивительно, что первобытные славянеязычники, жившіе въ здѣшнихъ лѣсахъ, покло-



Скалы на берегу рѣки Тетерева.

нялись этимъ утесамъ, этимъ какъ-бы самою природою высѣченнымъ колоссальнымъ истуканамъ; они казались нашимъ предкамъ естественными каменными изваяніями невѣдомыхъ боговъ или признавались окаменѣвшими исполинами. Но при

всемъ этомъ природа по берегамъ р. Тетерева не можетъ быть названа мрачною; напротивъ, это красивая мѣстность съ очаровательными видами не располагаетъ къ грусти, не навѣваетъ мрачныхъ мыслей и самые сѣрые утесы, какъ-бы улыбаются, глядясь въ прозрачныя воды рѣки. Не вдалекѣ отъ города, вверхъ по теченію Тетерева, по пути къ д. Псыще находится рядъ каменныхъ выступовъ, изъ которыхъ одинъ, какъ-бы сложенный изъ нѣсколькихъ плитъ, представляется съ рѣки профилемъ громадной человѣческой головы. Эта скала извѣстна подъ именемъ *головы Чацкаго*—извѣстнаго историческаго дѣятеля на Волыни; и въ самомъ дѣлѣ очертанія этой головы носятъ на себѣ всѣ характерные признаки рода Чацкихъ: прямой длинный носъ и покатый назадъ лобъ. Далѣе, по теченію рѣки находится *Сокуля*, мѣстность особенно замѣчательная по своей живописности. Широкая гладь рѣки окружена здѣсь рядомъ каменныхъ утесовъ и глыбъ, свѣсившихся надъ водою; по одну сторону родъ гранитныхъ скалъ, расположенныхъ полукругомъ, по другую высокій каменистый берегъ, поросшій мѣстами кустарниками и молодыми березками. Названо это мѣсто по имени разбойника Сокули, по преданію бросившагося съ одной изъ скалъ въ воду, узнавъ объ измѣнѣ своей возлюбленной. Здѣсь замѣчательный резонансъ, такъ какъ звуки, ударяясь о гладь воды и отражаясь прибрежными скалами,

несутся прямо въ высь. Вообще поѣздка по Тетереву въ лодкѣ отъ Житоміра до д. Псыще можетъ доставить истинное наслажденіе для любителя природы и подобныя экскурсіи составляютъ одно изъ постоянныхъ развлеченій житомірцевъ.

Возвратимся къ линіи Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Отъ Бердичева рельсовый путь продолжаетъ идти на сѣверо-западъ и, пройдя полустанцію Райки, имѣющую крайне ограниченное значеніе и представляющую небольшой остановочный пунктъ, вступаетъ въ предѣлы Волынской губерніи.

Земли, входящія нынѣ въ составъ Волынской губерніи, издревле принадлежали славянамъ и Несторъ указываетъ, что здѣсь жили дулебы, а въ XII вѣкѣ мѣсто ихъ заняли волыняне и бужане. Принадлежностью Рюрикова дома Волынь была съ XII вѣка и здѣсь вездѣ княжили рюриковичи. Только съ 1320 года началось подчиненіе Волыни Литовскимъ князьямъ, скрѣпленное въ 1335 году бракомъ сына Гедиминова Любарта съ сестрою князя Юрія Даніиловича. Литва была краемъ малолюднымъ и не культурнымъ, поэтому литовцы охотно подчинились русскому вліянію въ отношеніи языка, религіи и обычаевъ. Языкъ русскій сдѣлался государственнымъ и господствующимъ при дворѣ литовскихъ великихъ князей. Но вслѣдъ затѣмъ Литва подпала подъ власть

поляковъ и началась жестокая религіозная борьба. Польша подъ вліяніемъ фанатическихъ религіозныхъ идей, полагая, что ея господство надъ Литвою и Русью не будетъ прочно до тѣхъ поръ, пока литовско-русскій народъ будетъ исповѣдывать одну вѣру съ Московскою Русью, устремила всѣ свои усилія къ объединенію западно-русскаго населенія на почвѣ религіозныхъ вѣрованій. Повсемѣстное распространеніе латинскаго обряда казалась полякамъ и ихъ духовенству самымъ успѣшнымъ средствомъ, чтобы порвать родственную связь между западною и восточною Русью. Отсюда возникла не равная четырехвѣковая борьба между двумя славянскими народностями; борьба, которая, достигнувъ ополяченія верхнихъ слоевъ населенія западной Руси, довела до паденія самую Польшу, истерзанную междоусобіями и неурядицами. Въ 1793 и 1795 гг. Волынская область, за исключеніемъ не многихъ мѣстъ, отошедшихъ къ Австріи, присоединена къ Россіи и изъ нея образовалась нынѣшняя Волынская губернія.

На 42 верстѣ отъ Казатина расположена станція

Демчинъ, районъ которой отличается выдающимся плодородіемъ, какъ впрочемъ, и вообще часть Волынской губерніи, пересѣкаемая желѣзнодорожной линіей отъ Казатина. Въ ближайшемъ сосѣдствѣ со станціей Демчинъ расположены имѣнія наслѣдниковъ Ф. А. Терещенко, составляющія

одно изъ весьма крупныхъ земельныхъ владѣній Волынской губерніи. Ранѣе при описаніи района линіи Кіевъ-Одесса уже говорилось о владѣніяхъ гг. Терещенко и о томъ, что имѣнія ихъ принадлежатъ къ числу выдающихся въ смыслѣ постановки на правильныхъ научныхъ началахъ сельскохозяйственной культуры. Поэтому здѣсь укажемъ только названія принадлежащихъ наслѣдникамъ Ф. А. Терещенко имѣній; въ райнѣ Демчина имъ принадлежатъ: *с. Рачки*—въ 4 вер. отъ станціи, *м. Пятка*—въ 8 вер. и *с. Пилипы*—въ 10 вер.

Въ 9 верстахъ отъ Демчина расположена полустанція

Михайленки, служащая главнымъ образомъ для надобностей *Коровинецкаго свеклосахарнаго завода,* къ которому проведена особая желѣзнодорожная вѣтвь. Названный заводъ находится въ 3 верстахъ отъ станціи при сел. Большихъ Коровинцахъ, принадлежитъ наслѣдникамъ Ф. А. Терещенко; вырабатывается ежегодно до 400.000 пуд. бѣлаго сахарнаго песка. Такимъ образомъ этотъ заводъ слѣдуетъ отнести къ числу весьма значительныхъ свеклосахарныхъ заводовъ юго-западнаго края.

Далѣе, въ 60 верстахъ отъ Казатина находится станція

Чудновъ-Волынскій, названная по имени сосѣдняго мѣстечка, расположеннаго въ 4 верстахъ

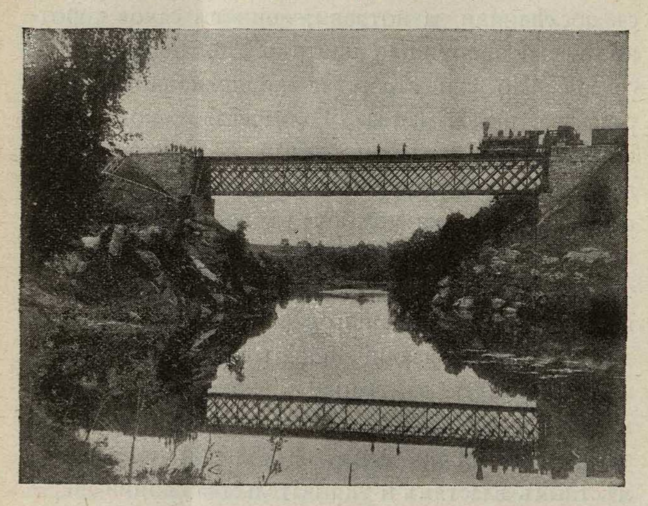
отъ станціи. *М. Чудновъ* лежитъ на берегу рѣки Тетерева и принадлежитъ къ числу важныхъ торговыхъ пунктовъ юго-западной части Волынской губерніи. Находясь при линіи желѣзной дороги и на пути между Старо-Константиновомъ и Житоміромъ, Чудновъ сдѣлался мѣстнымъ рынкомъ, ведущимъ значительную торговлю хлѣбомъ, скотомъ и лѣсомъ. Въ Чудновѣ до 6.000 жителей, изъ которыхъ на половину евреи.

Ближе къ станціи расположена нѣмецкая слобода *Ольшанка*. Число нѣмцевъ колонистовъ въ Волынской губерніи настолько велико, что въ нѣкоторыхъ волостяхъ по своей численности они мало уступаютъ коренному русскому населенію. Начало нѣмецкой колонизаціи относится къ концу прошлаго вѣка, при чемъ первые выходцы были менониты изъ Голландіи и по нынѣ еще, между прочимъ, проживающіе въ небольшомъ числѣ въ Житомірскомъ уѣздѣ и извѣстные подъ названіемъ «Голендры». Не вдаваясь въ исторію колонизаціи, замѣтимъ только, что до шестидесятыхъ годовъ текущаго столѣтія приливъ нѣмцевъ былъ незначителенъ, но съ этого времени начинается массовое движеніе колонистовъ, преимущественно изъ числа тѣхъ, которые ранѣе поселились въ Царствѣ Польскомъ. Выходцевъ непосредственно изъ Германіи и Австріи сравнительно не много. Нѣмцы никогда не хотѣли признавать порядковъ той страны гдѣ селились; каждая колонія представ-

ляла изъ себя часть Германіи. Нѣмцы ни сколько не способствовали поднятію культуры: относясь свысока къ мѣстному населенію, живя совершенно замкнутою обособленною жизнью, способствовавъ увеличенію арендной платы за землю и тѣмъ возбудивъ ненависть крестьянъ, жестоко расправляясь съ послѣдними за потравы,—они въ самое короткое время вооружили противъ себя коренное населеніе. По свидѣтельству подполковника генеральнаго штаба И. И. Толмачева, основательно изучившаго юго-западный край, нѣмцы своимъ поведеніемъ, вмѣсто подъема нравственности, только способствовали ея упадку; въ волостяхъ заселенныхъ нѣмцами жгутъ другъ друга безбожно: крестьяне колонистовъ и обратно. Большинство преступленій совершенныхъ колонистами, сходило для нихъ безнаказанно, ибо въ случаѣ чего виновный укрывался за границу; даже оставаясь на мѣстѣ, при отсутствіи какого бы то ни было надзора за колоніями, ввиду отношеній нѣмцевъ къ мѣстнымъ властямъ и укрывательства своими-же,—преступникъ могъ быть увѣреннымъ въ своей безопасности. Въ настоящее время проведены въ высшей степени симпатичныя мѣры: всѣ нѣмецкія школы находятся въ вѣдѣніи Министерства Народнаго Просвѣщенія, преподаваніе ведется на русскомъ языкѣ и вообще приложены заботы къ тому, чтобы уничтожить то изолированное поло-

женіе, въ которое поставили себя пришлые въ русскую землю элементы, отъ кореннаго населенія.

Отъ станціи Чудновъ-Волынскій рельсовый путь направляется къ рѣкѣ Тетереву, чрезъ который устроенъ мостъ, нынѣ сдѣлавшійся историческимъ, благодаря сооружаемому близъ него



Мостъ на рѣкѣ Тетеревѣ.

памятнику Государю Императору Александру III-му. Обстоятельства, вызвавшія сооруженіе паматника были слѣдующія: въ половинѣ сентября 1894 года Его Величество Государь Императоръ Александръ Александровичъ, изволилъ слѣдовать изъ Спалы въ Крымъ. Состояніе здоровья

Его Величества уже внушало самыя серiозныя опасенiя, а длинный переѣздъ по желѣзной дорогѣ долженъ былъ сильно утомить Августѣйшаго больного и, по мнѣнiю сопровождавшихъ Императора врачей, Его Величеству необходимо было хотя непродолжительное время побыть на свѣжемъ воздухѣ и погулять. На перегонѣ между Здолбуновымъ и Печановкой, въ служебный вагонъ Юго-Западныхъ дорогъ, шедшiй съ Императорскимъ поѣздомъ, вошелъ сопровождавшiй поѣздъ въ качествѣ врача докторъ Поповъ съ цѣлью по совѣщанiи съ должностными лицами Юго-Западныхъ дорогъ избрать мѣсто, удобное для прогулки Его Величества. Первоначально хотѣли для этой цѣли избрать станцiю Шепетовку, гдѣ по росписанiю предстояла остановка въ 15 минутъ для снабженiя водою паровоза; но затѣмъ эта мысль была оставлена, такъ какъ прогулка въ Шепетовкѣ или на какой-либо другой станцiи представлялась невозможною, вслѣдствiе скопленiя значительныхъ массъ народа, собравшагося въ ожиданiи проѣзда Его Величества и своими привѣтственными криками не давшаго-бы необходимаго Августѣйшему больному покоя. Рѣшено было остановить поѣздъ на перегонѣ между Романовымъ и Чудновымъ-Волынскимъ, на мосту чрезъ р. Тетеревъ. Мѣсто это сухое, высокое, живописное; рѣка катитъ свои волны въ обрывистыхъ берегахъ, близъ рельсоваго пути находится роща.

Императорскій поѣздъ былъ остановленъ въ указанномъ пунктѣ. Его Величество чувствовалъ себя настолько сильнымъ и крѣпкимъ, что безъ посторонней помощи изволилъ выйти изъ вагона; Государыня Императрица Марія Ѳеодоровна вышла изъ вагона, поддерживаемая подъ руки Наслѣдникомъ Цесаревичемъ (нынѣ благополучно царствующимъ Государемъ Императоромъ) Николаемъ Александровичемъ и Великимъ Княземъ Георгіемъ Александровичемъ. Вся свита тоже вышла изъ вагоновъ, но оставалась около послѣднихъ; Царская же Семья безъ провожатыхъ гуляла въ рощѣ; Государь Императоръ Александръ III остановился на берегу р. Тетерева и сидѣлъ тамъ вмѣстѣ съ Государыней Императрицей Маріей Ѳеодоровной на камнѣ. Прекрасная погода благопріятствовала прогулкѣ Его Величества. Поѣздъ простоялъ въ этомъ мѣстѣ 55 минутъ.



Проектъ памятника Императору Александру III.

Тогда-же возникла мысль воздвигнуть на берегу р. Тетерева памятникъ въ воспоминаніе пребыванія Царя-Миротворца на берегу р. Тетерева. Нынѣ мысль эта близится къ осуществленію: проектъ памятника выработанъ. Памятникъ состоитъ изъ колонны, на верху которой сидитъ двухглавый орелъ; колонна поставлена на широкомъ четырехугольномъ основаніи, къ которому ведетъ нѣсколько ступеней; памятникъ окруженъ рядомъ цѣпей, прикрѣпленныхъ къ тумбамъ украшеннымъ орлами. Среди служащихъ на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ открыта была подписка, давшая средства для осуществленія этого проекта. Необходимую для постановки памятника землю отвелъ безвозмездно землевладѣлецъ Н. А. Терещенко, которому принадлежитъ эта мѣстность.

За станціей Чудновымъ-Волынскимъ находится полустанція

Романовъ, названная по имени лежащаго въ 12 верстахъ мѣстечка. Направо изъ окна вагона виднѣются сел. *Шулейки* и *Романовка*; мѣстность низменная, мѣстами болотистая, около сел. Шулеекъ поросшій ситникомъ и очеретомъ небольшой прудъ, питающійся маленькимъ ручейкомъ Ольховкой, выходящимъ изъ болотъ и впадающій около м. Чуднова въ р. Тетеревъ. М. Романовъ съ окрестными селеніями былъ родовымъ имѣніемъ графовъ Ильинскихъ; послѣ смерти по-

слѣдняго изъ нихъ потомка по мужской линіи Генриха Ильинскаго, оно перешло къ единственнего дочери Ядвигѣ, бывшей замужемъ за Стецкимъ. Послѣ ея смерти, въ 1870 г., имѣніе было раздѣлено между ея наслѣдниками—сыномъ и двумя дочерьми, изъ которыхъ одна уѣхала заграницу и поступила въ монастырь, а другая вышла замужъ за Потоцкаго. Сынъ, Генрихъ Стецкій, до сихъ поръ владѣетъ доставшимся ему м. Романовымъ, сел. Врублевкой, Войтовцами и дер. Козарой.

На 86 вер. отъ Казатина находится станція

Печановка. Вся мѣстность окружающая нынѣшнюю станцію Печановку въ XVI вѣкѣ принадлежала княгинѣ Сусаннѣ Острожской, женѣ Волынскаго воеводы, князя Януша Константиновича Острожскаго и была подарена ей ея тестемъ княземъ Константиномъ Константиновичемъ Острожскимъ. Между прочимъ, княгинѣ Сусаннѣ Острожской принадлежали: с. Гордіевка, лежащая въ 4 вер. отъ ст. Печановка, с. Привитовъ—въ 2 вер. и др. Нынѣ близъ Печановки находятся земли, входящія въ составъ имѣній наслѣдниковъ Ф. А. Терешенко. Въ 22 верстахъ отъ Печановки находится *м. Любарь*, расположенное на лѣвомъ берегу р. Случи. Въ древности оно называлось *Любартовъ* и въ XIV вѣкѣ было стольнымъ городомъ удѣльнаго княжества, нося имя перваго своего князя Любарта Гедиминовича, которому было отдано отцемъ его Гедиминомъ, по присоединеніи

Волыни къ Литвѣ. Въ эпоху польскаго владычества Любартовъ былъ городомъ Кременецкаго повѣта. Въ исторіи Юго-Западнаго края м. Любарь играло далеко не послѣднюю роль; здѣсь въ 1648 и 1849 гг. происходили битвы Богдана Хмельницкаго съ поляками; подъ Любаремъ въ 1651 г. находился лагерь польскаго войска, въ 1703 году происходилъ сборъ посполитаго рушенья Волынскаго воеводства, а въ 1704 году стоялъ лагеремъ Иванъ Мазепа. Нынѣ Любарь большое промышленное мѣстечко съ населеніемъ до 12.000 д. об. пола; оно имѣетъ значеніе какъ мѣстный рынокъ по торговлѣ хлѣбомъ и скотомъ.

Ближе къ станціи Печановкѣ, въ 8 верст., находится *м. Новая Чарторія*, принадлежащая сенатору П. В. Оржевскому (б. товарищу министра внутреннихъ дѣлъ).

Отъ Печановки рельсовый путь продолжаетъ идти на западъ съ легкимъ уклоненіемъ на сѣверъ; полотно желѣзной дороги пролегаетъ среди лѣсовъ, прерываемыхъ мѣстами пахатными полями; налѣво изъ окна вагона виднѣется село *Колодежно*, расположенное на берегу р. Случи; на высокой горѣ, у подошвы которой протекаетъ Случь, стоитъ церковь, построенная на мѣстѣ монастыря, который былъ основанъ супругою князя Ивана Острожскаго Анастасіею въ память пораженія козаками татаръ. Впослѣдствіи монастырь этотъ былъ разоренъ татарами, а сама княгиня Анастасія убита.

До настоящаго времени видны остатки землянаго вала, которымъ былъ обнесенъ монастырь, а также сохранились фундаменты его зданій. Въ началѣ настоящаго столѣтія на мѣстѣ монастырскихъ развалинъ, была построена небольшая деревянная церковь, которая затѣмъ обветшала и была разобрана, а на мѣстѣ нахожденія престола въ 20 саженяхъ отъ нынѣшней церкви, теперь стоитъ крестъ, покрытый деревяннымъ чехломъ.

Далѣе, на право отъ рельсоваго пути, расположено *м. Мирополь*; здѣсь устроена полустанція

Мирополь, имѣющая значеніе исключительно, какъ промежуточный остановочный пунктъ. М. Мирополь принадлежитъ графу Чапскому, въ немъ до 4000 жителей, 3 православныхъ церкви, католическій костелъ, винокуренный и пивоваренный заводы и нѣсколько мукомольныхъ мельницъ.

На 109 верстѣ отъ Казатина лежитъ станція

Полонное, въ 1 верстѣ отъ которой находится *мѣстечко Полонное*—одно изъ древнѣйшихъ поселеній на Волыни. Нѣкогда оно было многолюднымъ, обширнымъ и богатымъ городомъ, столицею удѣльныхъ князей изъ дома Владиміра Святаго. Названіе свое оно получило отъ слова «полонить» т. е. брать въ плѣнъ; впрочемъ, нѣкоторые производятъ названіе «Полонное» отъ Полянской земли, въ которой мѣстечко это находилось. О времени основанія его нѣтъ ника-

кихъ историческихъ данныхъ, но уже въ X вѣкѣ Полонное существовало и принадлежало русскимъ князьямъ: Владиміромъ Святымъ оно было приписано къ селамъ, составлявшимъ собственность Кіевской Десятинной церкви. Въ XIII вѣкѣ въ Полонномъ уже существовалъ грозный замокъ, укрѣпленный природой и искусствомъ и построенный русскими князьями для отраженія вражескихъ нападеній. Послѣ нашествія Батыя Полонное на время утратило свое значеніе, но скоро опять возвысилось, благодаря выгодному въ торговомъ отношеніи положенію. Въ XIV вѣкѣ оно считалось однимъ изъ лучшихъ городовъ на Волыни и принадлежало князю Любарту Гедиминовичу; въ началѣ XVII вѣка Полонное составляло собственность князей Острожскихъ, а черезъ двадцать лѣтъ перешло къ князьямъ Любомирскимъ. Въ 1638 году, послѣ блестящей побѣды, одержанной гетманомъ Остраницей надъ поляками при Старицѣ, козаки погнались за Потоцкимъ и настигли его въ Полонномъ. Впрочемъ, этотъ драматическій эпизодъ изъ прошлаго Волыни лучше передать словами Н. В. Гоголя: «Поднялась вся нація, ибо переполнилось терпѣніе народа,—поднялась отомстить за посмѣяніе правъ своихъ, за позорное униженіе своихъ нравовъ, за оскорбленіе вѣры предковъ и святаго обычая, за посрамленіе церквей, за безчинство чужеземныхъ пановъ, за угнетеніе, за унію, за позорное

владычество жидовства на христіанской землѣ, за все, что копило и сугубило съ давнихъ временъ суровую ненависть козаковъ. Молодой, но сильный духомъ, гетманъ Остраница предводилъ всею несмѣтной козацкой силою. Возлѣ былъ видѣнъ престарѣлый, опытный товарищъ его и совѣтникъ Гуня. Восемь полковниковъ вели двѣнадцатитысячные полки. Два генеральные есаула и генеральный бунчужный ѣхали вслѣдъ за гетманомъ. Генеральный хорунжій предводилъ главное знамя; много другихъ хоругвей и знаменъ развѣвалось вдали; бунчуковые товарищи несли бунчуки. Много также было другихъ чиновъ полковыхъ: обозныхъ, войсковыхъ товарищей, полковыхъ писарей и съ ними пѣшихъ и конныхъ отрядовъ; почти столько-же сколько было реестровыхъ козаковъ, набралось охоче-комонныхъ и вольныхъ. Отвсюду поднялись козаки: отъ Чигирина, отъ Переяслава, отъ Батурина, отъ Глухова, отъ низовой стороны Днѣпровской и отъ всѣхъ его верховій и отроговъ. Безъ счету кони и несмѣтные таборы телѣгъ тянулись по полямъ. И между тѣми-то козаками, между тѣми восьмью полками отборнѣе всѣхъ былъ одинъ полкъ; и полкомъ тѣмъ предводилъ Тарасъ Бульба. Все давало ему перевѣсъ предъ другими: и преклонныя лѣта, и опытность, и умѣнье двигать своимъ войскомъ, и сильнѣйшая всѣхъ ненависть къ врагамъ. Даже самимъ козакамъ казалась чрезмѣрною его безпо-

щадная свирѣпость и жестокость. Только огонь да висѣлицу опредѣляла сѣдая голова его, и совѣтъ дышалъ только однимъ истребленіемъ.

Нечего описывать всѣхъ битвъ, гдѣ показали себя козаки, ни всего постепеннаго хода кампаніи; все это внесено въ лѣтописныя страницы. Извѣстно, какова въ русской землѣ война, поднятая за вѣру; нѣтъ силы сильнѣе вѣры. Непреоборима и грозна она, какъ нерукотворная скала среди бурнаго, вѣчно-измѣнчиваго моря. Изъ самой средины морского дна возноситъ она къ небесамъ непроломныя свои стѣны, вся созданная изъ одного цѣльнаго, сплошного камня. Отвсюду видна она и глядитъ прямо въ очи мимобѣгущимъ волнамъ. И горе кораблю, который нанесется на нее! Въ щепы летятъ безсильныя его снасти, тонетъ и ломится въ прахъ все, что ни есть на немъ, и жалкимъ крикомъ погибающихъ оглашается пораженный воздухъ.

Въ лѣтописныхъ страницахъ изображено подробно, какъ бѣжали польскіе гарнизоны изъ освобождаемыхъ городовъ; какъ были перевѣшаны безсовѣстные арендаторы—жиды; какъ слабъ былъ коронный гетманъ Николай Потоцкій съ многочисленною своею арміею противъ этой непреодолимой силы; какъ, разбитый, преслѣдуемый, перетопилъ онъ въ небольшой рѣчкѣ лучшую часть своего войска; какъ облегли его въ небольшомъ мѣстечкѣ Полонномъ грозные козацкіе полки и

какъ, приведенный въ крайность, польскій гетманъ клятвенно обѣщалъ полное удовлетвореніе во всемъ со стороны короля и государственныхъ чиновъ и возвращеніе всѣхъ прежнихъ правъ и преимуществъ. Но не такіе были козаки, чтобы поддаваться на то: знали они уже, что такое польская клятва. И Потоцкій не красовался-бы больше на шеститысячномъ своемъ аргамакѣ, привлекая взоры знатныхъ паннъ и зависть дворянства, не шумѣлъ-бы на сеймахъ, задавая роскошные пиры сенаторамъ, если-бы не спасло его находившееся въ мѣстечкѣ русское духовенство. Когда вышли навстрѣчу всѣ попы въ свѣтлыхъ золотыхъ ризахъ, неся иконы и кресты, и впереди самъ архіерей съ крестомъ въ рукѣ и въ пастырской митрѣ, преклонили козаки всѣ свои головы и сняли шапки. Никого не уважили-бы они на ту пору, даже самаго короля; но противъ своей церкви христіанской не посмѣли и уважили свое духовенство. Согласился гетманъ вмѣстѣ съ полковниками отпустить Потоцкаго, взявши съ него клятвенную присягу оставить на свободѣ всѣ христіанскія церкви, забыть старую вражду и не наносить никакой обиды козацкому воинству. Одинъ только полковникъ не согласился на такой миръ. Тотъ одинъ былъ Тарасъ. Вырвалъ онъ клокъ волосъ изъ головы своей и воскликнулъ:

«Эй гетманъ и полковники! не сдѣлайте такого бабьяго дѣла! не вѣрьте ляхамъ: продадутъ

псяюхи»! Когда-же полковой писарь подалъ условіе и гетманъ приложилъ свою властную руку, онъ снялъ съ себя чистый булатъ, дорогую турецкую саблю изъ первѣйшаго желѣза, разломилъ ее на-двое, какъ трость, и кинулъ врознь далеко въ разныя стороны оба конца, сказавъ: «Прощайте-же! Какъ двумъ концамъ сего палаша не соединиться въ одно и не составить одной сабли, такъ и намъ, товарищи, больше не видаться на этомъ свѣтѣ! Помяните-же прощальное мое слово» (при семъ голосъ его выросъ, поднялся выше, принялъ невѣдомую силу—и смутились всѣ отъ пророческихъ словъ): «передъ смертнымъ голосомъ своимъ вы вспомните меня. Думали, купили спокойствіе и миръ; думаете пановать станете? Будете пановать другимъ панованьемъ: сдерутъ съ твоей головы, гетманъ, кожу, набьютъ ее гречаною половою и долго будутъ видѣть ее по всѣмъ ярмаркамъ! не удержите и вы, паны, головъ своихъ! пропадете въ сырыхъ погребахъ, замурованные въ каменныя стѣны, если васъ, какъ барановъ, не сварятъ всѣхъ живыми въ котлахъ».

Приведенная выдержка изъ повѣсти «Тарасъ Бульба» не есть фантазія романиста: это исторически вѣрная картина изъ прошлаго, картина, облеченная въ живые образы и блещущая красками. Исторія гласитъ, что въ 1638 году Потоцкій потерпѣвшій полное пораженіе и потерявшій всякую надежду на помощь выслалъ на встрѣчу

козакамъ церковную процессію съ крестами и хоругвями и православнымъ духовенствомъ, которое, предлагая миръ отъ лица гетмана Потоцкаго и всей Польши, молило Остраницу и его войско согласиться на мирныя предложенія. Здѣсь въ Полонномъ, въ Срѣтенской церкви, уполномоченные обѣихъ сторонъ присягнули на Евангеліи предать полному забвенію все прошедшее и вѣчно хранить статьи договора, въ коихъ значились права и привиллегіи козаковъ. Но миръ не долго продолжался; финалъ извѣстенъ: Остраница за свою довѣрчивость поплатился жизнью, его колесовали, т. е. по колесу тянули изъ него жилы до тѣхъ поръ, пока онъ не скончался.

Во второй половинѣ XVIII вѣка Полонное перешло отъ Любомирскихъ къ Понинскимъ. Въ 1781 году оно видѣло въ своихъ стѣнахъ Станислава Августа, послѣдняго короля польскаго, который, возвращаясь изъ Каменца-Подольскаго, прибылъ въ Полонное 23 ноября и былъ торжественно встрѣченъ здѣсь тогдашнимъ владѣльцемъ Полоннаго княземъ Калликстомъ Понинскимъ, кавалеромъ Мальтійскимъ.

Нынѣ Полонное дѣлится на *Старое и Новое*. Обѣ эти половины подраздѣляются еще на части: *Волю*—средина мѣстечка, гдѣ базарная площадь вблизи замка, на *Маріанъ, Терновъ* и пр. Кромѣ того, въ составъ Полоннаго входятъ еще 5 деревень: Изабелина, Горошекъ, Бортники, Мо-

настырка и Хоморецъ, также двѣ Гамарни и слобода Выгнанка. Всѣ эти мѣстности нѣкогда были предмѣстьями древняго города Полоннаго. Въ одной изъ Гамарень, замѣчательной по красотѣ своего мѣстоположенія, въ настоящее время находится домъ владѣльца Полоннаго г. Карвицкаго; домъ этотъ расположенъ на берегу огромнаго пруда и окруженъ обширнымъ паркомъ. Въ Новомъ и Старомъ мѣстечкахъ Полоннаго до сихъ поръ видны слѣды укрѣпленій и довольно глубокіе рвы, а въ нѣкоторыхъ мѣстахъ замѣтны остатки стѣнъ и башенъ. Это развалины того грознаго замка, который былъ построенъ еще въ удѣльный періодъ русскими князьями въ XII вѣкѣ и тѣхъ укрѣпленій, которыя воздвигнуты князьями Любомирскими въ XVII вѣкъ. При Любомирскихъ укрѣпленія Полоннаго имѣли слѣдующій видъ: средина базарной площади, названной Волею, около замка, обнесена была вокругъ большимъ валомъ съ остроконечными дубовыми палисадами; вокругъ проведены глубокіе рвы, наполненные водою. При въѣздѣ въ замокъ съ трехъ сторонъ (у замка было трое воротъ) имѣлись висячіе подъемные мосты, которые съ наступленіемъ ночи, послѣ пушечнаго выстрѣла, подымались. При этихъ мостахъ находились башни, называемыя бойницами, изъ которыхъ одна существуетъ до настоящаго времени. Сѣверная башня, извѣстная подъ именемъ «кривой брамы», была длиннѣе

другихъ; на мѣстѣ этой башни находятся большіе камни въ ростъ человѣка, называемые мѣстными жителями «подвалами». Быть можетъ, подъ этою башнею находились подземелья, извѣстныя подъ именемъ «Индіи».

За Полоннымъ рельсовый путь вступаетъ въ предѣлы Заславскаго уѣзда Волынской губерніи. На 127 верстѣ отъ Казатина расположена станція

Хролинъ, названная по имени находящагося въ 2 верстахъ отъ желѣзнодорожнаго полотна незначительнаго селенія, которое хотя и существуетъ съ XVI вѣка, но никогда не имѣло и нынѣ не имѣетъ выдающагося значенія. Въ сосѣдствѣ со станціей Хролинъ находится *паровой кирпичный заводъ «Купина»*, принадлежащій графу О. Грохольскому; заводъ вырабатываетъ огнеупорный кирпичъ различныхъ размѣровъ, кирпичъ для изоляціи—ноздреватый, двойной прессовки, строительный лекальный, для металлургическихъ печей, барельефы, тигли и пр. Разрабатываемыя заводомъ залежи каолика занимаютъ вблизи его пространство около 1.000 дес. при глубинѣ отъ 1 до $1^1/_2$ арш.; болѣе или менѣе правильная эксплоатація залежей началась съ 1896 года, когда въ декабрѣ мѣсяцѣ былъ открытъ заводъ «Купина»; на заводѣ установлены паровой двигатель въ 18 лошадиныхъ силъ, двѣ машины Шликейзена, приспособленныя для выдѣлки фасонныхъ и обыкновеннаго типа кирпичей, дро-

билка, устроенъ элеваторъ, бассейны съ сѣтками для отмучиванія глины и большіе сушильные сараи. При заводѣ имѣется механическая мастерская и химическая лабораторія для производства анализа глинъ и механическаго испытанія кирпичей. Для обжиганія кирпича служитъ гоффманская печь съ 13 камерами, изъ которыхъ каждая вмѣщаетъ по 6.000 штукъ сырца. Производительность завода расчитана на ежегодное производство до 2.000.000 кирпича, не считая кирпича фасоннаго и крупныхъ размѣровъ. Свои издѣлія заводъ сбываетъ, главнымъ образомъ, въ Привислянскій край для металлургическихъ печей, затѣмъ въ Екатеринославскую губернію и на Закавказскую желѣзную дорогу.

Далѣе, рельсовый путь направляется къ м. Шепетовкѣ въ 2 верстахъ отъ которой находится станція

Шепетовка. *М. Шепетовка* нынѣ большое промышленное и торговое мѣстечко съ населеніемъ до 5.000 душъ об. пола; оно расположено при рѣкѣ Гускѣ, лѣвомъ притокѣ р. Цвѣтохи, впадающей въ Горынь. Въ началѣ XVI вѣка Шепетовка составляла собственность князей Заславскихъ, а когда въ 1673 году со смертію князя Александра Заславскаго угасъ этотъ древне-русскій княжескій родъ, перешло къ князьямъ Любомирскимъ путемъ брачнаго союза единственной сестры князя Александра Заславскаго съ Іосифомъ

Любомирскимъ. Путемъ опять таки брачнаго союза княжны Любомирской съ княземъ Павломъ Сангушко м. Шепетовка перешло въ родъ Сангушекъ и, наконецъ, послѣ выхода княжны Сангушко за графа Потоцкаго, къ Потоцкимъ. Нынѣ м. Шепетовка принадлежитъ графу I. А. Потоцкому. Изъ памятниковъ древности въ Шепетовкѣ заслуживаютъ вниманія двѣ группы кургановъ, обросшихъ вѣковыми дубами.

Затѣмъ, Шепетовка извѣстна какъ лечебный пунктъ. Здѣсь имѣются *Шепетовскія минеральныя воды и лечебное заведеніе* для пользованія таковыми. Вода Шепетовскаго источника желѣзистая; она пріобрѣла извѣстность въ промежутокъ между 1821 и 1836 гг. и къ этому времени должно быть отнесено основаніе существующаго здѣсь лечебнаго заведенія. Лечебный сезонъ открывается 10 мая и продолжается до 10 августа; имѣется домъ съ 12 отдѣльными номерами для больныхъ и ванное зданіе съ 15 номерами. Больные принимаются или на полный пансіонъ или помѣщаются въ частныхъ квартирахъ. Въ общемъ требуется около 60 руб. на помощь врачебную, ванны, прислугу, купальное бѣлье и продовольствіе. Частная квартира изъ 2 хъ комнатъ и кухни обходится до 12 рублей; въ пансіонѣ за комнату платится 10—12 рублей въ мѣсяцъ. Шепетовскія минеральныя воды помогаютъ при анеміяхъ, ослабленіи послѣ изнурительныхъ болѣзней, при золотухѣ,

болѣзняхъ женскихъ половыхъ органовъ и проч. Въ теченіи сезона устраиваются танцовальные вечера, прогулки въ сосѣдніе лѣса пѣшкомъ и въ экипажахъ.

Шепетовка является центромъ управленія обширными имѣніями графа І. А. Потоцкаго, которыя какъ по своимъ размѣрамъ, такъ и по благоустройству занимаютъ одно изъ первыхъ мѣстъ въ юго-западномъ краѣ. Всѣ имѣнія эти обнимаютъ собою земельную площадь въ 55.128 дес., при чемъ около 30.000 десятинъ занимаютъ лѣса. Изъ промышленныхъ заведеній въ имѣніяхъ находятся: три свеклосахарныхъ завода (Кременчугскій, Клембоватскій и Шепетовскій) и одинъ рафинадный—Шепетовскій; три винокуренныхъ (Пузырьковскій, Ярумскій и Суемецкій), ректификаціонный при сел. Малыхъ-Пузырькахъ, стеклянный—въ с. Середни и лѣсопильный—въ Шепетовкѣ; далѣе, въ имѣніи находится 25 водяныхъ мельницъ, производится выдѣлка кирпича, жженіе извести, гонка смолы, дегтя и скипидара, а въ Антонинскомъ имѣніи эксплоатируются богатыя залежи торфа. Существующему нынѣ административному и экономическому устройству имѣній начало положено полвѣка тому назадъ княземъ Р. Е. Сангушко, дѣдомъ нынѣшняго владѣльца имѣній. Владѣя громадными пространствами земли, кн. Р. Сангушко въ 1846 году задумалъ произвести крупную реформу, а именно уничтожить барщину, замѣнивъ

ее чиншевой формой отношеній между владѣльцемъ и крестьянами, и реорганизовать полеводство, перейдя отъ трехпольнаго хозяйства къ многопольному съ воздѣлываніемъ въ широкихъ размѣрахъ сахарной свекловицы. Первая часть задуманной реформы не была осуществлена по разнымъ причинамъ, вторая-же—осуществилась путемъ постройки трехъ сахарныхъ заводовъ, что въ значительной степени способствовало дальнѣйшему благополучному существованію имѣній. Кромѣ полеводства, въ имѣніи графа Потоцкаго существуютъ хорошо поставленное овцеводство. Нынѣ въ имѣніяхъ содержится около 12 000 тонкорунныхъ овецъ породы «Негретти». Первымъ, кто ввелъ испанскихъ овецъ въ юго-западномъ краѣ, былъ прадѣдъ нынѣшняго владѣльца кн. Е. I. Сунгушко, который въ 1816 году купилъ въ Одессѣ 1000 штукъ испанскихъ овецъ. Наконецъ, въ имѣніи Антонинахъ имѣется большой конскій заводъ, гдѣ производителями служатъ исключительно арабскіе и полнокровные англійскіе жеребцы.

Въ 23 верстахъ отъ станціи Шепетовки находится *уѣздный городъ Заславль*, раскинувшійся по обѣимъ сторонамъ р. Горыни и на двухъ небольшихъ, впадающихъ въ нее, рѣчкахъ Сушанѣ и Понорѣ. Рѣка Горынь, образуя здѣсь большой прудъ, раздѣляетъ городъ на двѣ части—*Старое Мѣсто* и *Новое Мѣсто*. Старое Мѣсто находится на возвышенности, а весь городъ и его окрест-

ности очень живописны. По времени происхожденія Заславль принадлежитъ къ числу самыхъ древнихъ городовъ Волыни. Но когда и кѣмъ онъ основанъ нѣтъ точныхъ историческихъ свѣдѣній. Полагаютъ, что городъ этотъ основанъ около XII вѣка однимъ изъ волынскихъ удѣльныхъ князей изъ дома Владиміра Святаго и названъ Изяславлемъ, вѣроятно, поимени князя Изяслава, своего основателя. Достовѣрная исторія Заславля начинается съ 1386 г.; съ этихъ поръ въ теченіи нѣсколькихъ вѣковъ городъ этотъ былъ главною резиденціею князей Острожскихъ, Заславскихъ и Сангушекъ, ведущихъ свой родъ отъ Владиміра Святаго. Въ былое время Заславль былъ гораздо обширнѣе и многолюднѣе, чѣмъ нынѣ; объ этомъ свидѣтельствуютъ остатки валовъ и укрѣпленій, возведенныхъ еще княземъ Василіемъ Өеодоровичемъ Острожскимъ надъ р. Горынью. Нынѣ Заславлемъ владѣетъ князь Романъ Сангушко, единственный представитель этого княжескаго рода.

Г. Заславль вообще и княжескій замокъ въ частности, въ теченіе своего многовѣковаго существованія, видѣли въ своихъ стѣнахъ многихъ историческихъ лицъ. Въ 1648 г. Богданъ Хмельницкій опустошилъ г. Заславль, въ 1684 г. крымскій ханъ Мурадинъ съ 24,000 татаръ подступалъ къ Заславлю, но былъ разбитъ Михаиломъ Ржевусскимъ. Въ 1711 году жилъ въ Заславлѣ нѣкоторое время Императоръ Петръ Великій, ведя пе-

реговоры съ польскимъ королемъ Станиславомъ-Августомъ о веденіи войны съ Турціею. Въ 1780 г. 22 мая Императоръ Австрійскій Іосифъ II, отправляясь въ Кіевъ вмѣстѣ съ герцогомъ Курляндскимъ Карломъ и генераломъ Ласскимъ, останавливался въ Заславлѣ; затѣмъ Іосифъ II, путешествуя инкогнито, подъ именемъ графа Фалькенштейна, прибылъ 8 мая 1787 года въ Заславль, здѣсь переночевалъ и на другой день отправился въ м. Лабунь и далѣе на встрѣчу Императрицѣ Екатеринѣ II. Въ 1781 году 27 ноября послѣдній король польскій Станиславъ Понятовскій былъ въ Заславлѣ у князя Сангушко, великаго короннаго стражника и, уѣзжая на другой день, подарилъ княгинѣ, въ благодарность за ея радушный пріемъ, драгоцѣнный браслетъ; онъ же вторично былъ въ Заславлѣ 15 марта 1787 года, когда ѣхалъ въ Каневъ для свиданія съ Императрицею Екатериною II, останавливался въ замкѣ у князя Сангушко и предъ отъѣздомъ вручилъ хозяину орденъ Бѣлаго Орла.

Въ Заславлѣ сохранились слѣдующія *остатки старины*. Въ рединѣ стараго города, на высокой горѣ надъ р. Горынью, высится каменное зданіе древней архитектуры; по всей вѣроятности, это была крѣпость для заключенія преступниковъ и военно-плѣнныхъ или арсеналъ.

Затѣмъ, на Новомъ мѣстѣ, вблизи замка—дворца нынѣшняго владѣльца, со стороны рѣки

Горыни, видны древнія бойницы, часть каменнаго вала и обширные погреба. Это, вѣроятно, остатки укрѣпленій, возведенныхъ еще въ XV вѣкѣ княземъ Василіемъ Федоровичемъ Острожскимъ. Погреба же—тайники, въ которыхъ укрывались жители во время татарскихъ набѣговъ.

Наконецъ, за городомъ находятся слѣды каменныхъ фундаментовъ, уже почти сравнявшихся съ землею. Полагаютъ, что это тоже былъ замокъ или крѣпость для защиты города, при чемъ постройку таковой относятъ къ самымъ древнѣйшимъ временамъ, къ эпохѣ удѣльнаго періода. Объ этихъ развалинахъ среди мѣстныхъ жителей существуетъ слѣдующая легенда. Въ концѣ прошлаго вѣка къ владѣльцу Заславля, великому коронному стражнику князю Янушу Сангушко пришелъ старикъ; получивъ обычную милостыню, онъ просилъ дозволенія видѣться съ княгинею. Когда княгиня вышла къ нему, то старикъ скавалъ: «за вашимъ городомъ есть развалины каменнаго зданія, о которыхъ вы должны знать. Это былъ нѣкогда громадный оборонительный замокъ, резиденція вашихъ предковъ. Старожилы помнятъ его только въ такомъ состояніи, въ какомъ онъ находится нынѣ. Изъ всѣхъ многочисленныхъ слугъ сего замка только одинъ я остался и былъ свидѣтелемъ его славы и упадка. Непріятель и время сокрушили замокъ, но въ его заваленныхъ погребахъ остаются сокрытыми несмѣтныя сокровища и я

одинъ только могу указать, гдѣ ихъ слѣдуетъ искать. Заранѣе, однако, предупреждаю, что лишь только мы будемъ уже близко къ цѣли нашихъ поисковъ, какъ Заславль начнетъ горѣть, а когда сокровища окончательно будутъ найдены, то весь городъ совершенно сгорить. Нетревожтесь однако этимъ, княгиня, ибо найденными сокровищами можете въ триста разъ, вознаградить убытки жителей. Я же буду въ вашей власти и за все отвѣчаю». Когда княгиня разсказала это сообщеніе своимъ знакомымъ, то всѣ совѣтовали ей послушать старика. Княгиня назначила день для производства раскопокъ; стали расчищать мусоръ, работа подвигалась быстро и скоро наткнулись на каменный сводъ. Въ это время ударили въ набатъ на колокольняхъ и широкое зарево освѣтило городъ. Народъ поспѣшилъ въ городъ спасать свое имущество и раскопки прекратились. Спустя нѣсколько дней работы были возобновлены, почти всѣ жители столпились около, наблюдая за ходомъ раскопокъ. И вотъ чрезъ нѣсколько часовъ усиленной работы предъ глазами любопытныхъ показались тяжелыя желѣзныя двери, ведущія въ погреба. Вдругъ, въ это самое время г. Заславль запылалъ съ четырехъ сторонъ. Звонъ колоколовъ, отчаянные крики бѣгущихъ жителей и страшное зарево пожара, заставили всѣхъ забыть о кладѣ и спѣшить въ городъ для спасенія своихъ жилищъ. Возлѣ города духовенство встрѣтило кня-

гиню и умоляло ее оставить это страшное дѣло, связянное съ такими несчастьями. Княгиня склонилась на просьбу, велѣла начатыя работы засыпать землею и мусоромъ и сравнять ихъ съ землею; тогда пожаръ немедленно прекратился, а таинственный старикъ внезапно исчезъ, и не смотря на самые тщательные поиски, его нигдѣ не могли найти...

Еще заслуживаетъ въ Заславлѣ вниманія замокъ или палаццо князей Сангушекъ. Это громадное, величественное зданіе довольно тяжелой архитектуры. Когда и кѣмъ онъ построенъ достовѣрно не извѣстно. Онъ находится на Новомъ Мѣстѣ и омывается съ двухъ сторонъ р. Горынью, а съ остальныхъ сторонъ окруженъ каналомъ и каменною стѣною. Въѣздъ въ замокъ ведетъ чрезъ длинныя, крытыя каменныя ворота съ бывшимъ нѣкогда подъемнымъ мостомъ. Внутри замокъ прекрасно обставленъ; въ немъ имѣются большія коллекціи разныхъ старинныхъ предметовъ и вещей, нѣсколько залъ наполнено портретами владѣльцевъ г. Заславля и цѣнными картинами, среди которыхъ много работъ художниковъ фламандской школы; наконецъ, имѣется много стариннаго китайскаго фарфора. До послѣдняго времени въ Заславскомъ замкѣ находился архивъ князей Сангушекъ, имѣющій выдающійся историческій интересъ, но онъ теперь перенесенъ во дворецъ Сангушекъ въ Славутѣ.

За Шепетовкой рельсовый путь пересѣкаетъ р. Цвѣтоху, правый притокъ р. Горыни и входитъ въ знаменитые славутскіе лѣса князя Сангушко, тянущіеся по обѣимъ сторонамъ желѣзнодорожнаго полотна. На 157 верстѣ отъ Казатина лежитъ станція

Славута, въ двухъ верстахъ отъ которой находится *мѣстечко Славута,* расположенное на берегахъ р. Горыни, при впаденіи въ нее небольшой безъименной рѣчки, протекающей чрезъ все мѣстечко съ востока къ западу и образующей три пруда, раздѣленные между собою плотинами.

М. Славута основано въ началѣ XVII вѣка и принадлежало князьямъ Заславскимъ, затѣмъ путемъ брачныхъ союзовъ перешло къ Любомирскимъ, а съ 1703 года находится во владѣніи рода князей Сангушко. Нынѣ Славута принадлежитъ князю Роману Владиславовичу Сангушко, постоянно проживающему здѣсь.

Въ Славутѣ заслуживаетъ вниманія палаццо или дворецъ князей Сангушекъ, передѣланный въ концѣ XVIII вѣка изъ стараго дворца; онъ находится на открытой возвышенности, вокругъ надъ рѣкою Горынью раскинулся чудный громадный паркъ. Въ самомъ дворцѣ имѣются богатая библіотека, картинная галлерея и большое собраніе разныхъ рѣдкостей. Библіотека помѣщается въ двухъ обширныхъ залахъ и заключаетъ въ себѣ болѣе 25.000 томовъ на разныхъ языкахъ. Здѣсь

есть библіографическія рѣдкости, какъ то: библіи— Острожская 1581 г., Радзивилловская 1568 года, Львовская 1577 г.; имѣется полное собраніе польскихъ хроникъ, начиная съ Меховиты, Бѣльскаго, Длугоша, Кромера; въ славутскомъ архивѣ хранится богатое собраніе старинныхъ рукописей, палимпсесты, инкунабуловъ греческихъ, латинскихъ. Между рукописями обращаютъ на себя вниманіе: «Mimimentum ducum in Ostrog», относящіеся къ исторіи рода князей Острожскихъ, переписка кн. Сангушекъ съ Сапѣгами въ XVII в., письма кн. Александра Острожскаго, князя Александра Заславскаго, письма кн. Сангушекъ XVIII в., письма Станислава Лещинскаго, книга контрактовъ съ 1669 по 1692 гг; есть документы выясняющіе эпоху самозванческихъ смутъ въ Россіи, исторію козачества до Богдана Хмельницкаго и проч. Въ составъ славутскаго архива вошли семейные архивы: 1) часть Острожскаго, 2) весь Заславскій, 3) часть архива Тарновскаго и 4) двухъ угасшихъ линій князей Сангушекъ-Несухоижско-Локачевской весь и Коширской часть, а также третьей, нынѣ существующей, Ковельской линіи. Самые древніе документы этого архива относятся къ 1284 г., а новѣйшіе къ 1793 г.

Въ картинной галлереѣ есть картина, изображающая Сигизмунда III на сеймѣ, на которомъ гетманъ Жолкевскій представляетъ королю взятыхъ въ плѣнъ русскихъ бояръ Шуйскихъ. Картина

эта принадлежитъ кисти Ѳомы Долабеллы, придворнаго живописца короля Сигизмунда II. Другая картина изображаетъ побѣду польнаго гетмана Литовскаго, воеводы брацлавскаго, князя Романа Ѳеодоровича Сангушко подъ Улею въ 1568 г.

Въ музеѣ рѣдкостей находится рѣдкое собраніе старинной брони, нѣсколько древнихъ знаменъ, шитыхъ на атласѣ, большой старинный серебряный крестъ съ распятіемъ и мн. др. цѣнныхъ и рѣдкихъ вещей и предметовъ.

На краю опоясывающаго дворецъ парка стоитъ католическій костелъ во имя св. Доротеи. Поводомъ къ постройкѣ его было слѣдующее обстоятельство: дочь князя Евстафія Іеронимовича Сангушко, выйдя замужъ за его двоюроднаго брата князя Карла Сангушко, въ 1822 г. отправилась заграницу и умерла въ Римѣ; предъ смертью она выразила желаніе, чтобы въ Славутѣ былъ построенъ костелъ и чтобы въ склепѣ подъ нимъ было погребено ея тѣло. Славутскій костелъ построенъ по образцу костела Св. Евстаѳія въ Парижѣ и оконченъ въ 1825 году.

Затѣмъ м. Славута извѣстно какъ фабричный центръ. Около 1840 г. князь Романъ Сангушко основалъ здѣсь фабрики—суконную, писчебумажную и механическій чугунно-литейный заводъ. Послѣдній составляетъ нынѣ собственность фирмы Лильпопъ, Рау и Левенштейнъ. Фабрика сукна и шерстяныхъ издѣлій съ прядильнею имѣетъ

до 400 чел. рабочихъ и обрабатываетъ шерсти на 150.000 рублей ежегодно, при чемъ стоимость издѣлій доходитъ до 400.000 руб. Писчебумажная фабрика выдѣлываетъ ежегодно до 60.000 пудовъ бумаги главнымъ образомъ для упаковки сахару на сахарныхъ заводахъ въ Шепетовкѣ, Кременчукахъ и Клембовкѣ. Механическій заводъ выдѣлываетъ земледѣльческія орудія и машины на сумму до 500.000 руб. въ годъ. Кромѣ того, есть заводы свѣчной, лѣсопильный, красильный, мыловаренный, пивоваренный, экипажная фабрика, четыре водяныя мельницы. Все это придаетъ Славутѣ значеніе фабричнаго мѣстечка и мѣстные крестьяне занимаются преимущественно фабричнымъ трудомъ, тѣмъ болѣе, что большая половина ихъ не имѣетъ земельныхъ надѣловъ.

Славутскія имѣнія князя Сангушко тянутся съ сѣвера на югъ отъ границъ Новоградволынскаго и Острожскаго уѣздовъ до границъ Подольской губерніи на пространствѣ 90 вер. въ длину и 30 вер. въ ширину. Вся площадь, занимаемая ими, составляетъ около 200.000 морг., изъ коихъ большая половина составляетъ пахатную землю, а остальные—подъ озерами, прудами и лѣсами. Лѣсовъ болѣе 60.000 морговъ; славутскіе лѣса граничатъ съ одной стороны съ лѣсами Кривинскими, а съ другой—съ Шепетовскими и Полонскими. Говоря объ имѣніяхъ князя Сангушко, нельзя не остановиться на *конскомъ заводѣ* князей Сангу-

шекъ, который относится къ числу самыхъ старыхъ конскихъ заводовъ въ Россіи; по преданію, часть лошадей представляетъ потомковъ по прямой линіи тѣхъ стадъ, которыя привелъ съ собою родоначальникъ князей Сангушекъ, прибывъ на Волынь. Во время частыхъ войнъ съ Турціею, князья Сангушки имѣли возможность получать чистокровныхъ арабскихъ производителей для улучшенія своего завода. Въ началѣ нынѣшняго столѣтія, князь Іеронимъ Сангушко, замѣтивъ, что его лошади начинаютъ вырождаться, снарядилъ спеціальную экспедицію въ Аравію для пріобрѣтенія тамъ чистокровныхъ арабскихъ жеребцовъ. Экпедиція, во главѣ которой находился одинъ изъ служащихъ князя, Бурскій, путешествовала нѣсколько лѣтъ и, возвратившись на Волынь, доставила пять чистокровныхъ арабскихъ жеребцовъ. Въ 1816 году князь Евстафій Сангушко, сынъ князя Іеронима, снарядилъ въ Аравію вторую экспедицію съ Мошинскимъ во главѣ. Эспедиція Мошинскаго продолжалась два года и результаты ея оказались вполнѣ успѣшными, такъ какъ Мошинскому удалось пріобрѣсти десять арабскихъ лошадей. Въ періодъ съ 1821 по 1826 г. князь Е. Сангушко получалъ еще нѣсколько разъ транспорты арабскихъ лошадей; которыя доставлялись ему сирійцемъ Арниномъ, проживавшимъ въ Алеппо и состоявшимъ на службѣ у князя Сангушко. Арнинъ былъ обязанъ періодически сопровождать въ Одессу

или Славуту транспорты лошадей, пріобрѣтаемыхъ княземъ. Вообще въ періодъ времени съ 1803 по 1871 г. для завода Сангушко было получено непосредственно изъ Аравіи 55 жеребцовъ и семь чистокровныхъ арабскихъ кобылъ.

Наконецъ, Славута пользуется большою извѣстностью, какъ *климатическая лечебная станція*. Громадные хвойные лѣса, пространствомъ до 60.000 десятинъ, окружающіе Славуту, пропитываютъ воздухъ смолистыми началами и способствуютъ развитію озона, т. е. условій, играющихъ важную роль въ леченіи многихъ, а преимущественно грудныхъ болѣзней. Извѣстно, что Россія обладаетъ самыми разнообразными климатами, такими-же целебными источниками, грязями и т. п. и всѣ они нашли болѣе или менѣе широкое примѣненіе для пользованія больныхъ. Только наши чудные, пахучіе лѣса, находясь въ которыхъ и здоровые люди чувствуютъ приливъ новыхъ силъ, почти совсѣмъ не обращаютъ на себя въ этомъ отношеніи вниманія и остаются въ сторонѣ. Ими никто не занимается и недорожитъ какъ цѣлебнымъ средствомъ. Между тѣмъ лѣса играютъ немаловажную роль, какъ климатическіе агенты, иногда вполнѣ замѣняющіе поѣздку въ другой болѣе теплый климатъ, доступную не для всякаго кармана. Климатическихъ лѣсныхъ станцій у насъ въ Россіи, кромѣ Славуты, почти не имѣется, несмотря на то, что ни въ одной странѣ, по крайней мѣрѣ

въ Европѣ, такихъ великолѣпныхъ лѣсовъ не найдешь, какъ у насъ. Пропитывая воздухъ смолистыми ароматически началами, озонируя атмосферу, предохраняя отъ сильныхъ вѣтровъ, и такимъ образомъ, создавая успокаивающую тишину и, наконецъ, смягчая рѣзкiя колебанiя температуры умѣреннымъ количествомъ влаги, хвойные лѣса составляютъ естественныя ингаляpiи, пребыванiе въ которыхъ влiяетъ самымъ благотворнымъ образомъ на многiя болѣзни, преимущественно-же легочныя страданiя.

Славута, какъ климатическая лечебная станцiя, извѣстна уже около 25 лѣтъ. *Климатическая лѣсная станцiя* и *кумысо-лечебное заведенiе д-ра Пржесмыцкаго* находится въ 4 верстахъ отъ станцiи; экипажи, принадлежащiе заведенiю, ждутъ каждаго поѣзда въ теченiи цѣлаго сезона; сезонъ продолжается съ 10 мая по 10 сентября. Заведенiе построено вблизи живописной рѣки Горыни среди громаднаго хвойнаго парка, располагаетъ 45 удобно меблированными комнатами. Внѣ заведенiя, т. е. въ мѣстечкѣ, отдаются въ наемъ квартиры, но во многихъ отношенiяхъ далеко не такъ удобныя, какъ въ заведенiи. Кумысъ изъ чистаго кобыльяго молока приготовляется татарами подъ строгимъ надзоромъ владѣльца и врача заведенiя на глазахъ публики. Въ Славуту стекаются больные изъ разныхъ концовъ Россiи и съ каждымъ годомъ приливъ больныхъ все болѣе увеличивается,

благодаря расширенiю извѣстности прекрасно поставленнаго лечебнаго заведенiя Пржесмыцкаго, гдѣ при всѣхъ желательныхъ и необходимыхъ удобствахъ, цѣны доступныя, уходъ за больнымъ внимательный, а покой таковъ, что большаго и не нужно желать. Пребыванiе на славутской лѣсной станцiи рекомендуется врачами во всѣхъ хроническихъ болѣзняхъ дыхательныхъ органовъ, при катарахъ пищепровода, при хроническихъ женскихъ болѣзняхъ, при общемъ истощенiи послѣ тяжкихъ болѣзней, при золотухѣ, злокачественныхъ лихорадкахъ и всякаго рода худосочiи.

Совершенно самостоятельное заведенiе составляетъ *Славутское гидропатическое заведенiе д-ра Пржесмыцкаго*, помѣщающееся въ дубовомъ лѣсу, вблизи рѣки Горыни; оно существуетъ съ 1864 г.; здѣсь примѣняются всѣ методы гидропатическiе, признанные современною наукою, кромѣ того леченiе электричествомъ, массажемъ и пр.

Цѣны на все въ Славутѣ, какъ уже сказано выше, доступныя и для людей сравнительно не богатыхъ. Такъ, на лѣтней станцiи д-ра Л. Пржесмыцкаго полное содержанiе вмѣстѣ съ медицинскимъ пособiемъ обходится въ мѣсяцъ отъ 63 р., курсъ кумыса (150 бут.) 45 руб.; въ гидропатическомъ заведенiи плата за полное содержанiе отъ 60 рублей.

За Славутою рельсовый путь вступаетъ въ предѣлы Острожскаго уѣзда Волынской губернiи;

дорога проходитъ по обширной равнинѣ, изрѣдка прерываемой холмами, покрытой частыми перелѣсками, переходящими мѣстами въ сплошные лѣса. Равнина эта на право отъ полотна желѣзной дороги постепенно переходитъ въ Волынское Полѣсье, а на лѣво тоже постепенно подымается и переходитъ въ мѣстность, перерѣзанную горными хребтами, составляющими отроги Карпатовъ. На 170 верстѣ отъ Казатина лежитъ станція

Кривинъ. *Село Кривинъ,* давшее свое имя этой станціи, большое поселеніе имѣющее до 3.000 жителей, раскинулось на обширной равнинѣ. Нѣкогда оно принадлежало князьямъ Острожскимъ, затѣмъ перешло къ Яблоновскимъ, въ рукахъ которыхъ оставалось до 1856 года, когда было продано съ публичнаго торга и куплено графомъ Орловымъ; послѣдній владѣлъ этимъ имѣніемъ не долго и въ 1864 году продалъ его Герману, который владѣетъ имъ и нынѣ. Здѣсь останавливаетъ на себѣ вниманіе красивый замокъ, построенный каштеляномъ Краковскимъ, княземъ Станиславомъ Яблоновскимъ; особенно замѣчателенъ разведенный вокругъ замка паркъ, извѣстный нынѣ далеко въ окрестностяхъ подъ именемъ «парка Германа».

Въ 15 верстахъ отъ Кривина находится *Острогъ,* древняя резиденція князей Острожскихъ, нынѣ уѣздный городъ Волынской губерніи. Острогъ расположенъ на прилегающихъ къ рѣкѣ Виліи съ

запада возвышенностяхъ, мѣстами понижающихся косогорами. Вилія раздѣляетъ городъ на двѣ части—*Старый городъ*—на лѣвомъ возвышенномъ берегу и, такъ называемое, *Новое мѣсто*—на правомъ низменномъ берегу. Кромѣ того, имѣются еще двѣ части—предмѣстье *Бильмажъ*, тянущееся подъ самый Межиричъ и *Татарская улица*, прилегающая къ деревнѣ Монастырище. Г. Острогъ принадлежитъ удѣльному вѣдомству, жителей до 18.000 душъ об. пола, изъ которыхъ болѣе половины евреи. Обрабатывающая промышленность развита слабо и ограничивается существованіемъ нѣсколькихъ кожевенныхъ заводовъ, гончарныхъ, пивовареннаго, мыловареннаго, свѣчного и табачной фабрики. Торговля производится хлѣбомъ, шерстью и лѣсомъ, отправляемыми въ Австрію. По времени основанія г. Острогъ весьма древенъ. Уже на первыхъ страницахъ русской исторіи имѣются извѣстія о его существованіи, а при началѣ удѣльнаго періода онъ уже былъ большимъ и цвѣтущимъ городомъ. Въ концѣ XIII-го столѣтія, при распаденіи Галицко-Волынскаго королевства послѣ смерти Даніила Романовича, г. Острогъ является столицею удѣльнаго княжества, въ составъ котораго входили города Заславль и Дубно. Въ Острогѣ княжила вѣтвь дома князей Туровскихъ и Пинскихъ, происходившихъ отъ Владиміра Святаго. Это—знаменитые князья Острожскіе, ивѣстные какъ неустанные и энергическіе борцы за

православіе и русскую народность въ западной Россіи и въ частности на Волыни. Самымъ знаменитымъ изъ князей Острожскихъ былъ Константинъ, отличавшійся какъ военными подвигами, такъ равно стремленіемъ къ просвѣщенію и въ особенности своими трудами и заботами на защиту православія, противъ напора католицизма. Его покровительствомъ и защитою пользовались памятные въ устахъ народа герои отецъ и три брата Наливайки, изъ которыхъ одинъ, Даміанъ, былъ даже протоіереемъ Острожской замковой церкви. Князь Константинъ учредилъ въ Острогѣ академію подъ наблюденіемъ сначала ученаго грека Кирилла Лукариса (бывшаго впослѣдствіи въ 1621—1628 гг. патріархомъ Константинопольскимъ), а потомъ Эразма Смотрицкаго и училище для дѣтей, при которомъ была заведена типографія. Въ Острожской типографіи въ 1581 году подъ надзоромъ Смотрицкаго была напечатана бѣжавшимъ изъ Москвы дьякономъ кремлевской церкви св. Николы Гостунскаго Иваномъ Федоровымъ библія на славянскомъ языкѣ. Здѣсь-же, въ Острогѣ писались и составлялись такія сочиненія, какъ исторія Флорентійскаго собора 1439 года и опроверженіе на книгу іезуита Петра Скарги «О единой вѣрѣ». Князь Константинъ Константиновичъ Острожскій умеръ 13 февраля 1608 года на 82 году жизни и погребенъ въ фамильной усыпальницѣ Острожской замковой

Богоявленской церкви. По прекращеніи рода князей Острожскихъ, г. Острогъ перешелъ въ руки князей Заславскихъ, во второй половинѣ XVII вѣка къ князьямъ Любомірскимъ, а потомъ къ князьямъ Сангушкамъ. Какъ громадны были имѣнія и какъ велики были богатства князей Острожскихъ можно видѣть изъ того, что послѣ смерти Януша Острожскаго осталось 80 городовъ и мѣстечекъ, 2.760 селъ, 600.000 червонныхъ злотыхъ, 400 тысячъ талеровъ, 2.900.000 разной монеты, 30 закупоренныхъ бочекъ серебра въ слиткахъ, 400 тысячъ золотыхъ въ окладахъ, клейнодахъ, столовыхъ приборахъ, 60 цуговъ годныхъ для упряжи лошадей, 700 верховыхъ, 4.000 старыхъ матокъ и безъ числа прочаго скота и овецъ. Въ 1793 году Острогъ былъ присоединенъ къ Россіи и назначенъ уѣзднымъ городомъ.

Въ настоящее время Острогъ оставляетъ грустное впечатлѣніе, что является результатомъ значительнаго числа развалинъ. Крѣпость находилась на, такъ называемой, Замковой горѣ, окруженной съ одной стороны рѣкою Виліею, а съ другой глубокимъ оврагомъ, наполнявшимся водою; она была обнесена съ сѣверной и западной стороны каменною стѣною, которая составляла почти прямой уголъ и получала фланговую оборону изъ круглыхъ башенъ, расположенныхъ посреди обѣихъ сторонъ угла; снаружи былъ еще земляной валъ со рвомъ. Остатки башенъ и зем-

ляныхъ укрѣпленій видны и теперь, но отъ каменныхъ стѣнъ остались едва замѣтные слѣды.

За Кривиномъ рельсовый путь дѣлаетъ поворотъ къ сѣверу; на право изъ оконъ вагона виднѣется вдали *сел. Мощаница,* принадлежащее крупнымъ землевладѣльцамъ Острожскаго уѣзда Антроповымъ, а ближе къ полотну желѣзной дороги находится небольшое *сел. Волосковцы,* гдѣ обращаетъ на себя вниманіе старинная, весьма оригинальной архитектуры церковь во имя Покрова Богородицы; церковь эта однокупольная, съ тремя башнями и окружена крытою галлереею.

Далѣе, чрезъ р. Горынь, извѣстную своими живописными берегами, перекинутъ желѣзный мостъ въ 64 сажени. Мостъ этотъ въ лѣтописяхъ желѣзнодорожнаго строительства въ послѣднее время пріобрѣлъ нѣкоторую извѣстность. Дѣло въ томъ, что въ 1894 году одинъ быкъ наклонился и грозилъ паденіемъ; приступить къ ремонту моста, остановивъ движеніе поѣздовъ, было невозможно и задача заключалась въ томъ, чтобы исправить мостъ и въ тоже время не прерывать движенія; задача эта была выполнена блистательно: быкъ разобрали, сдѣлали опускные пневматическіе кессоны и затѣмъ вновь выстроили новый быкъ; все это было сдѣлано, не прерывая ни на одинъ день движенія поѣздовъ.

На 186 верстѣ отъ Казатина расположена станція

Оженинъ, при которой находится *имѣніе Оженинъ,* принадлежащее землевладѣльцу Еловицкому; замѣчательно, что это имѣніе находится во владѣніи семейства Еловицкихъ около 300 лѣтъ, а именно съ 1629 года, когда его купилъ Даніилъ Боженецъ-Еловицкій, подкоморій Кременецкій у Ивана Одынецъ-Соколовскаго.

Въ 4 верстахъ отъ станціи Оженинъ лежитъ *с. Хоровъ,* нынѣ принадлежащее удѣльному вѣдомству. Съ линіи желѣзной дороги его не видно, но оно заслуживаетъ того, чтобы на немъ остановиться. Хоровъ расположенъ на двухъ параллельно лежащихъ возвышеніяхъ, между которыми находятся пруды, питающіеся водою сосѣднихъ ключей. По причинѣ своего гористаго мѣстоположенія село это было названо Горовъ, измѣнившееся въ устахъ народа въ Хоровъ. Село это лежитъ при старинной дорогѣ изъ Острога въ Ровно. Нѣкогда оно принадлежало князьямъ Острожскимъ; затѣмъ, въ 1756 году послѣдній ординатъ Острожскій князь Янушъ Сангушко даровалъ это село вмѣстѣ съ другими селами великому коронному канцлеру Малаховскому. Позже, въ 1794 г. Хоровъ вмѣстѣ съ другими селами былъ конфискованъ и дарованъ Императрицею Екатериною Великою генералу Ферзену, который въ 1802 году продалъ его Іосифу-Августу графу Ильинскому. Внукъ его, Александръ Ильинскій, продалъ Хоровъ въ 1873 году удѣльному вѣдомству.

На Хоровской церкви утвержденъ крестъ, бывшій но древнемъ Острожскомъ Богоявленскомъ соборѣ, находящемся нынѣ въ развалинахъ. Говорятъ, что этотъ крестъ перенесенъ изъ г. Острога въ с. Хоровъ насильственнымъ образомъ. Основатель Хоровской церкви Малаховскій, управлявшій въ ту пору Острожскимъ имѣніемъ, пожелалъ взять крестъ изъ г. Острога, но встрѣтилъ сопротивленіе со стороны мѣстныхъ жителей и вынужденъ былъ послать своихъ козаковъ; послѣдніе сняли крестъ ночью съ опустѣвшаго Богоявленскаго храма и доставили въ Хоровъ. Въ алтарѣ мѣстной церкви, подъ престоломъ, вставлена въ помостъ каменная плита, по преданію, составлявшая надгробный памятникъ преп. Ѳеодора князя Острожскаго, мощи котораго находятся въ Кіево-Печерской лаврѣ, въ Дальнихъ пещерахъ.

На 207 верстѣ отъ Казатина находится станція

Здолбуново, отъ которой идетъ Радзивиловская вѣтвь, устанавливающая связь между главной линіей Юго-Западныхъ и австрійскими желѣзными дорогами. Въ желѣзнодорожномъ отношеніи Здолбуново довольно значительный центръ; здѣсь находится центръ управленія участкомъ тяги и основное депо съ мастерскими для малаго ремонта паровозовъ и вагоновъ. *Сел. Здолбица,* находящееся въ сосѣдствѣ со станціею, ничѣмъ незамѣчательное, маленькое поселеніе, хотя и су-

ществующее съ начала прошлаго столѣтія, но пріобрѣтшее нѣкоторое значеніе, со времени постройки желѣзной дороги и устройства здѣсь станціи. Подъѣзжая къ Здолбунову, путнику прежде всего бросается въ глаза находящаяся въ сосѣдствѣ со станціей церковь; церковь эта построена на средства служащихъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. Мысль о постройкѣ церкви при станціи Здолбуново возникла въ 1893 году во время празднованія столѣтія со дня возсоединенія Волыни съ Россіею; необходимость-же сооруженія въ этой мѣстности храма вызывалась тѣмъ, что ближайшая церковь отъ станціи находится въ разстояніи болѣе трехъ верстъ и что вслѣдствіе того служащіе на станціи Здолбуново поставлены въ крайне неблагопріятныя условія въ отношеніи удовлетворенія своихъ религіозныхъ потребностей. Между тѣмъ, на станціи и въ окружающемъ таковую поселеніи имѣется болѣе 12.000 жителей, изъ которыхъ болѣе $^2/_3$ православные. Въ 1893 году была открыта подписка среди служащихъ на линіяхъ и въ Управленіи Юго-Западныхъ дорогъ; подписка дала болѣе 15 тысячъ и кромѣ того было отпущено Управленіемъ дорогъ $7^1/_2$ тыс. рублей. Проектъ былъ составленъ архитекторомъ Куликовскимъ по непосредственнымъ указаніямъ инженера Н. И. Лебединскаго, который вообще принималъ активное участіе въ дѣлѣ сооруженія церкви. Церковь посвящена св. велико-

мученицѣ Екатеринѣ, имя которой носила Императрица Екатерина Великая, возсоединившая Волынь съ Россіею. Въ архитектурномъ отношеніи здолбуновская церковь близко подходитъ къ церкви на ст. Казатинъ, о которой сказано выше, при описаніи названной станціи. Церковь въ Здолбуновѣ освящена 28 апрѣля 1896 года высокопреосвященнымъ Модестомъ, архіепископомъ волынскимъ и житомірскимъ въ сослуженіи съ архимандритомъ Почаевской Лавры Филаретомъ. По окончаніи литургіи преосвященный Модестъ сказалъ краткое слово, въ которомъ обратилъ вниманіе молящихся на особое значеніе храма, сооруженнаго въ память возсоединенія Волыни съ Россіею, а равно отмѣтилъ необходимость храмовъ при желѣзнодорожныхъ станціяхъ въ виду того, что желѣзнодорожные служащіе по роду своихъ занятій лишены возможности располагать своимъ временемъ и посѣщать церкви, расположенныя въ удаленіи отъ станцій.

Въ послѣднее время значеніе Здолбунова, какъ экономическаго центра, начинаетъ увеличиваться; нынѣ тамъ производится постройка большого *цементнаго завода*, что несомнѣнно окажетъ вліяніе на увеличеніе населенія. Впрочемъ, и нынѣ уже въ Здолбуновѣ число жителей быстро увеличивается, на что указываетъ крайне обострившійся тамъ квартирный вопросъ: спросъ на квартиры превышаетъ предложеніе и цѣны стоятъ крайне высокія.

Въ Здолбуновѣ и его окрестностяхъ проживаетъ много *чеховъ-колонистовъ*, которые поселились частію отдѣльными колоніями, какъ напр. въ Гульгѣ, въ 14 верстахъ отъ Здолбунова, а частію разбросаны среди кореннаго мѣстнаго населенія. Первыя поселенія чеховъ на Волыни относятся къ 1863 году. Находя водвореніе чеховъ въ Юго-Западномъ краѣ полезнымъ въ экономическомъ и политическомъ отношеніяхъ, правительство наше оказывало разныя льготы чешскимъ поселенцамъ, какъ въ дѣлѣ пріобрѣтенія ими русскаго подданства, такъ равно и въ отношеніи покупки имѣній въ Юго-Западномъ краѣ. Въ настоящее время чеховъ въ Волынской губерніи болѣе 20.000 челов.; селясь преимущественно въ прежде образовавшихся русскихъ деревняхъ, принимая въ большинствѣ случаевъ православіе, не чуждаясь русскаго населенія, при чемъ нерѣдки смѣшанные браки, обладая высшей культурою, чехи принесли несравненно больше пользы странѣ, чѣмъ нѣмцы; имъ преимущественно обязано населеніи культурой хмѣля; они-же мѣстами способствовали улучшенію обработки земли. Живя гдѣ-нибудь въ большомъ числѣ, чехи всегда организуютъ общественныя собранія, выписываютъ газеты, журналы, слѣдя за тѣмъ, что дѣлается въ славянскихъ земляхъ, находящихся подъ властью Австріи.

Заговоривъ о колонистахъ, нельзя не остановиться вообще на племенномъ составѣ населенія Волынской губерніи. На первомъ планѣ по количеству стоятъ *русскіе: великороссы и малороссы.* Число великороссовъ сравнительно не велико; это по преимуществу классъ служилый: часть чиновниковъ и небольшое число помѣщиковъ, владѣющихъ главнымъ образомъ имѣніями, пожалованными за службу или пріобрѣтенными на льготныхъ условіяхъ; принадлежа къ интеллигенціи, они почти ни чѣмъ не отличаются отъ представителей центральной Россіи; только подъ вліяніемъ браковъ съ мѣстными уроженками, они сами, а главнымъ образомъ ихъ потомство пріобрѣтаютъ нѣкоторыя черты, свойственныя населенію края, причемъ замѣчается нѣкоторая порча русскаго языка. Что касается малороссовъ, то они составляютъ коренную и вполнѣ преобладающую массу крестьянскаго населенія, сохранившую всѣ основныя черты этой даровитой вѣтви русскаго народа лишь въ слабой степени поддавшейся полонизаціи. Говоря о малороссахъ, нельзя пройти молчаніемъ послѣднихъ представителей кореннаго русскаго дворянства на Волыни, такъ называемой околичной шляхты. По древности своего происхожденія, послѣдняя быть можетъ не ниже старѣйшихъ дворянскихъ родовъ Россіи, такъ какъ существуютъ документы, изъ которыхъ видно, что шляхта эта отбывала службу на боярскомъ

правѣ въ XIV-мъ вѣкѣ и даже во время удѣльно-вѣчеваго періода. Сильно размножившись, потомки постепенно бѣднѣли, вынуждены были сами обрабатывать землю, почти слились съ крестьянами и въ настоящее время большинство ихъ приписаны въ мѣщане, не имѣя вслѣдствіе недостатка средствъ возможности доказать свои безспорныя дворянскія права на основаніи документовъ. Населяя цѣлыя села, названныя по имени родоначальника, представители околичной шляхты носятъ и одну фамилію: Шкуратскихъ, Меленевскихъ, Чеповскихъ, и проч.

Къ числу *поляковъ* на Волыни принадлежатъ крупные и мелкіе землевладѣльцы, большая часть безземельной шляхты, значительное число мѣщанъ и крайне небольшое число крестьянъ. Ни у одного почти народа нѣтъ такого громаднаго количества дворянъ, какъ у поляковъ; такъ какъ помимо дворянъ, пожалованныхъ королями и магнатами, весьма многіе сами присвоили себѣ эти права. Это было не исключительно на Волыни, но во всѣхъ губерніяхъ, отошедшихъ къ Россіи послѣ раздѣла Польши. Необходимые документы фабриковались преимущественно въ Бердичевѣ и Житомірѣ самымъ беззастѣнчивымъ образомъ и часто даже не отличались тщательностью поддѣлки. Рядъ судебныхъ процессовъ 1844, 1862 и 1868 гг. служитъ подтвержденіемъ только что сказаннаго, такъ что дѣла о происхожденіи польскихъ дворянскихъ родовъ

въ Юго-Западномъ краѣ настолько иногда запутаны, что часто нельзя рѣшить, кто изъ нихъ принадлежитъ къ числу родовыхъ дворянъ, а кто къ числу подложныхъ.

Поляки въ краѣ энергичны, весьма способны, обладаютъ живымъ впечатлительнымъ характеромъ, но живутъ большею частію особнякомъ, мало сближаясь съ русскимъ населеніемъ. У землевладѣльцевъ-поляковъ хозяйство ведется значительно лучше, чѣмъ у русскихъ помѣщиковъ; почти только у нихъ можно встрѣтить многопольныя системы, травосѣяніе и вообще улучшенную культуру земли; они-же стараются основывать общества и предпріятія съ цѣлью развитія той или другой отрасли обрабатывающей промышленности; наконецъ, поляки самые дѣятельные участники сельско-хозяйственныхъ съѣздовъ.

Наконецъ, на Волыни много *евреевъ;* они живутъ разбросано по всему краю и въ силу исключительныхъ условій, въ которыя поставлены, занимаются одною торговлею, не смѣшиваясь съ кореннымъ неселеніемъ.

За станціей Здолбуново рельсовый путь входитъ въ предѣлы Ровенскаго уѣзда Волынской губерніи, который находится на границѣ между

Волынью и Полѣсьемъ; южная часть Ровенскаго уѣзда обнимаетъ мѣстность возвышенную, холмистую и принадлежитъ къ Волыни, а сѣверная— низменна, покрыта лѣсами и болотами и относится къ Полѣсью. Линія Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ пересѣкаетъ южную часть Ровенскаго уѣзда; за Здолбуновымъ рельсовый путь проходитъ чрезъ рѣку Устье (притокъ р. Горыни) и идетъ по лѣвому берегу ея, то приближаясь, то удаляясь отъ таковаго; мѣстность холмистая, лѣса и перелѣски смѣняются полями, еще сохраняются характерныя черты Волыни, но появляющіяся мѣстами болотистыя пространства даютъ чувствовать близость Полѣсья; окружающая природа начинаетъ постепенно измѣняться и становится все болѣе и болѣе замѣтнымъ, что съ каждымъ поворотомъ колеса вагона путникъ удаляется отъ блещущаго красками юга.

Поѣздъ подходитъ къ Ровно. На право изъ оконъ вагона виднѣется *сел. Басовъ-Кутъ*, нынѣ незначительный населенный пунктъ, не играющій никакой роли. Но это небольшое селеніе наводитъ мысли на прошлое прорѣзываемой желѣзною дорогою мѣстности и предъ глазами путника проносятся картины прежней жизни въ Ровно и его окрестностяхъ, когда здѣсь жили могущественные польскіе магнаты князья Любомірскіе, распоряжавшіеся вполнѣ полновластно въ своихъ огромныхъ владѣніяхъ, превосходившихъ размѣрами

многія западно-европейскія государства. Въ сел. Басовомъ-Кутѣ былъ расквартированъ отрядъ «Янычаръ», сформированный Любомірскимъ изъ самой красивой молодежи и отбывавшій службу въ княжескомъ палаццо. Впрочемъ, о Любомірскихъ и ихъ жизни въ Ровно скажемъ дальше. Здѣсь-же остановимся на *городищѣ*, расположенномъ близъ с. Басова-Кута и въ непосредственномъ сосѣдствѣ съ рельсовымъ путемъ. Полотно желѣзной дороги опоясываетъ въ видѣ полукруга возвышенность, почти съ отвѣсными боками, окруженную съ трехъ сторонъ рвами, а съ четвертой р. Устьемъ. Это городище находится всего въ 2—3 верстахъ отъ Ровно и всѣмъ, кому придется побывать въ этомъ городѣ, можемъ смѣло рекомендовать пройти сюда, неограничиваясь бѣглымъ взглядомъ на городище изъ окна вагона. Пройдя с. Басовъ-Кутъ и миновавъ кладбище, слишкомъ большое для незначительнаго въ настоящее время населенія с. Басовъ-Кутъ и наполненное значительнымъ количествомъ крестовъ каменныхъ и деревянныхъ, спустившись затѣмъ съ возвышенности занимаемой селеніемъ, путникъ видитъ предъ собою городище. Входъ въ этотъ окопъ былъ со стороны низменнаго луга, чрезъ который протекаетъ р. Устье; тамъ по крутому подъему протоптана въ косомъ направленіи тропинка, по которой возможно достигнуть верха городища. Съ вершины открывается чудный видъ; съ одной сто-

роны, какъ на географической картѣ вырисовывается р. Устье, далѣе видна низменность, покрытая лугами, а на горизонтѣ виднѣются скромныя хижины села, едва ли, не Квасилова; на ближайшемъ за лугомъ плоскомъ возвышенiи раскинулось небольшое село *Новый Дворъ* съ деревянною пестро раскрашенною церковью, заканчивающею собою рядъ усадебныхъ мѣстъ села. Отсюда-же виднѣется сел. Басовъ-Кутъ съ обширнымъ прудомъ, а нѣсколько далѣе, у покатостей обращенныхъ къ рѣкѣ и по холмамъ расположился г. Ровно. Опоясывающiе за симъ въ видѣ полукруга городище полотно желѣзной дороги, съ быстро проносящимися поѣздами, невольно наталкиваетъ на мысль о тѣхъ временахъ и событiяхъ, свидѣтелемъ которыхъ было это городище, пережившее столѣтiя, видѣвшее бурную, полную совершенно неожиданныхъ превратностей, судьбу окружающей мѣстности, мѣстности нынѣ умиротворенной, вполнѣ безопасной и быстро идущей впередъ по пути экономическаго прогресса... Окопъ, по своимъ краямъ, имѣетъ гребнеобразныя насыпи; по срединѣ вогнутъ и въ центрѣ его яма, какъ бы отъ колодца. Вблизи городища, на сосѣдней оконечности Басова-Кута, примыкающей къ кладбищу, находится множество кургановъ. Рвы, окружающiе окопы съ трехъ сторонъ, весьма глубоки и широки, покатости же очень круты. Что это за городище? когда оно сооружено? Остатокъ какого вѣка оно

представляетъ? Все это вопросы, на который могутъ дать отвѣтъ только археологи. Для туриста это интересный образчикъ старыхъ городищъ; кромѣ того, съ него открывается чудный видъ. Вотъ почему мы и остановились на этомъ городищѣ, находя полезнымъ указать на него, какъ на извѣстное проявленіе одного изъ многоразличныхъ фазисовъ народной жизни въ прежнее время.

На 218 вер. отъ Казатина находится станція

Ровно, пунктъ соединенія Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ съ Полѣсскими (линія Ровно-Вильно). Уѣздный *городъ Ровно* нынѣ одинъ изъ лучшихъ городовъ Волынской губерніи. Онъ довольно хорошо обстроенъ, имѣетъ большой паркъ и нѣсколько прекрасныхъ садовъ; городъ окружаетъ цѣлый рядъ предмѣстій (фольварковъ). Рѣка Устье образуетъ здѣсь два рукава, раздѣляя городъ на три части; на одномъ изъ острововъ находится древній замокъ князей Любомірскихъ. Лучшія улицы Шоссейная и Директорская; на первой—сосредоточена торговая дѣятельность и находятся магазины и лавки, а вторая—является аристократическою частью города и пунктомъ жительства мѣстной интеллигенціи. На углу этихъ улицъ помѣщается православный соборъ. Въ настоящее время въ г. Ровно до 25.000 жителей, 5 православныхъ церквей, 2 католическихъ костела и нѣсколько еврейскихъ молитвенныхъ домовъ.

Заводская промышленность развита въ Ровно слабо; здѣсь имѣется двѣ табачныхъ фабрики, одна суконная, кожевенный и пивоваренный заводы.

Торговое значеніе Ровно обусловливается нахожденіемъ его во первыхъ, на границѣ между Волынью и Полѣсьемъ, а во-вторыхъ—въ пунктѣ пересѣченія двухъ такихъ важныхъ желѣзныхъ дорогъ какъ главная линія Юго-Западныхъ и Ровно-Виленская линія Полѣсскихъ, устанавливающая связь между Юго-Западнымъ краемъ и Вильною, столицею Сѣверо-Западнаго края.

Какъ полагаютъ, Ровно получилъ свое названіе отъ своего ровнаго мѣстоположенія. Впрочемъ, мѣстныя преданія иначе объясняютъ происхожденіе названія города. Разсказываютъ, будто имѣнія князей Острожскихъ простирались ровно по эту мѣстность и потому образовавшійся здѣсь городъ сталъ называться Ровно. По другому преданію, Ровно получило свое названіе по слѣдующему случаю: у князей Острожскихъ было будто-бы уже 99 городовъ и недоставало только одного города, чтобы вышло сто городовъ; они прібрѣли эту мѣстность и, заселивъ ее, назвали Ровно, т. е. ровно уже сто городовъ.

Въ началѣ XV вѣка Ровно принадлежало князю Семену Васильевичу Несвицкому, вдова котораго Марія выстроила замокъ, поселилась здѣсь и стала называться княгинею Ровенскою. Въ XVI вѣкѣ г. Ровно перешелъ къ князьямъ Острож-

скимъ. Блестящій періодъ Ровно относится къ срединѣ прошлаго столѣтія; въ 1723 г. онъ перешелъ къ Юрію Александровичу Любомірскому, графу на Вишницѣ и Ярославѣ, князю Римской имперіи, коронному обозному, а впослѣдствіи воеводѣ Сандомірскому; князь Любомірскій приступилъ къ перестройкѣ стариннаго замка, каковая была окончена сыномъ его Станиславомъ. Этотъ замокъ въ своемъ первоначальномъ видѣ уцѣлѣлъ до настоящаго времени; главное зданіе съ двумя флигелями построено на островѣ и окружено было валомъ, по угламъ котораго подымались два насыпные бастіона; два подъемныхъ моста вели въ замокъ; тамъ были сады, разныя надворныя строенія и пороховой погребъ.

Станиславъ Любомірскій, живя постоянно въ Ровнѣ, много заботился о городѣ и при немъ онъ превратился въ значительный и населенный пунктъ. Любомірскій, обладая громаднымъ состояніемъ, былъ фактически независимъ отъ королевской власти; онъ жилъ въ Ровнѣ, точно владѣтельное лицо, окружилъ себя царскою роскошью, сочиняя законы и статуты для своихъ подданныхъ и воинскіе уставы для своего надворнаго войска, котораго содержали больше, чѣмъ кто либо изъ другихъ польскихъ магнатовъ. При дворѣ Ровенскомъ шла пышная и роскошная жизнь; тамъ было множество прислуги, надворная милиція составляла цѣлый полкъ изъ 4.000 человѣкъ. Замокъ кипѣлъ

жизнію, шумные, веселые пиры, музыка, танцы чуть не каждый день оглащали великолѣпный дворецъ Любомірскихъ. Окружавшіе его шляхетство-дворяне, сосѣди и пріятели, проводившіе время на пирахъ въ замкѣ, все тогда старалось угождать хозяину и предупреждать малѣйшія его прихоти и капризы. Очевидецъ, который находился при дворѣ Любомірскихъ въ Ровнѣ, Шимонъ Закревскій, разсказываетъ, что однажды князю подстолію Любомірскому случилось пожаловаться на отсутствіе подъ Ровномъ рощи, въ которой онъ могъ-бы иногда поохотиться хотя бы за зайцами. И что же? Сосѣди и пріятели сговорились между собою сдѣлать ему сюрпризъ въ день именинъ. Кстати князь выѣхалъ на нѣсколько дней въ Дубно къ князю ординату Сангушко и долженъ былъ воротиться только въ день св. Станислава. Наканунѣ этого дня согнали тысячу подводъ съ молодыми деревцами, да тысячу рабочихъ изъ ближнихъ и дальнихъ селъ и деревень, насадили самымъ старательнымъ образомъ довольно обширный лѣсъ, пересѣченный правильными просѣками и впустили въ него множество звѣрей. Этотъ лѣсъ потомъ старательно поддерживался и существуетъ до сихъ поръ. Послѣ смерти короля Августа III Станиславъ Любомірскій выставилъ свою кандидатуру на Польскій престолъ, но вслѣдъ за симъ обнаружились у него признаки психическаго разстройства; сыновья, видя страшную, совершенно

ненормальную расточительность отца и усиливающееся у него умопомѣшательство, озаботились учрежденіемъ опеки. Станиславъ Любомірскій былъ вотчинникомъ 31 города и 738 селеній, которые приносили въ то время доходу около 2.400.000 злотыхъ въ годъ.

Потомки Станислава Любомірскаго жили въ Ровнѣ значительно тише. Изъ нихъ слѣдуетъ упомянуть Фридерика Любомірскаго, который былъ нѣкоторое время волынскимъ вице-губернаторомъ; при немъ въ 1839 году въ Ровно была переведена изъ Клевани гимназія, основанная сперва въ Луцкѣ. Въ 40-хъ годахъ въ этой гимназіи преподавателемъ исторіи былъ покойный историкъ Николай Ивановичъ Костомаровъ, который, однако, здѣсь служилъ не долго: его дружба съ Шевченкомъ заставила его одновременно съ другимъ преподавателемъ этой гимназіи Д. Мордовцевымъ оставить здѣсь службу.

Отъ Ровна рельсовый путь идетъ по мѣстности волнистой, перерѣзанной ложбинами и оврагами. На право изъ оконъ вагона, за небольшимъ лугомъ, виднѣется красивая роща, а за нею *м. Шпановъ*, живописно расположившееся на возвышенности, спускающейся къ р. Устью; еще не успѣетъ изгладиться впечатлѣніе, вызываемое этимъ ландшафтомъ, какъ бросаются въ глаза зданія *Шпановскаго сахарнаго завода*, а въ сторонѣ отъ

него небольшая церковь, окрашенная въ кирпичный цвѣтъ. По теченію рѣки Устья селенія слѣдуютъ одно за другимъ; здѣсь лежатъ *Золотіевъ, Малый Алексинъ, Большой Алексинъ, Зазовъ;* всѣ они отличаются живописностью мѣстоположенія и какъ то привѣтливо выглядываютъ изъ за рощъ. Ниже по рѣкѣ Устью образуется нѣчто вродѣ озера и за нимъ видна роща, близъ которой находятся роща и господскій двухъэтажный домъ; это *Городекъ* или *Грудекъ*; здѣсь проживала княгиня Марія Ровенская, послѣ смерти своего мужа Михаила Васильевича князя Несвижскаго, до постройки укрѣпленнаго замка въ Ровнѣ.

На 239-й верстѣ отъ Казатина находится станція

Клевань. Въ 1 верстѣ отъ станціи расположено *м. Клевань*, принадлежащее нынѣ удѣльному вѣдомству, а прежде составлявшее собственность князей Чарторыйскихъ. Мѣстечко перерѣзывается шоссейною дорогою, направо видно массивное зданіе костела, а прямо для ѣдущаго со станціи показывается православная церковь. Клевань помѣщается на возвышенности, омываемой съ трехъ сторонъ рѣкою Стубелью и принявшей форму мыса, на оконечности котораго находятся православная церковь и остатки прежняго замка. Нынѣ Клевань небольшое мѣстечко съ населеніемъ до 4.000 человѣкъ; торговые обороты сосредоточены на операціяхъ съ лѣсомъ и лѣсными мате-

ріалами, а частію съ хлѣбомъ. Происхожденіе названія Клевань объясняютъ слѣдующимъ образомъ. Мѣстечко это находится на самой границѣ Полѣсья и Волыни и потому оно сдѣлалось мѣстнымъ рынкомъ, гдѣ сосредоточивалась торговля скотомъ, шедшимъ изъ Полѣсья и гдѣ происходилъ обмѣнъ таковаго на хлѣбъ, подвозимый съ Волыни. Вслѣдствіе этого здѣсь стали устраивать хлѣвы для скота, отъ которыхъ поселеніе получило наименованіе *Хлѣвинъ*, перешедшее первоначально въ *Хлѣвань* и наконецъ *Клевань*. Въ половинѣ XV вѣка м. Клевань было пожаловано великимъ княземъ Литовскимъ Свидригайломъ князю Михаилу Васильевичу Чарторыйскому, въ рукахъ потомковъ котораго м. Клевань оставалось до семидесятыхъ годовъ настоящаго столѣтія, когда куплено удѣльнымъ вѣдомствомъ. Въ 6 верстахъ отъ Клевани находится *Пересопница*, древнѣйшій столичный городъ удѣльнаго княжества, а чрезъ плотину отъ Пересопницы, на возвышенности расположенъ замокъ Жуковъ, принадлежавшій князьямъ Чарторыйскимъ.

Отъ станціи Клевани отдѣляется *Степанская желѣзнодорожная вѣтвь*, которая проведена къ лѣснымъ дачамъ товарищества технической разработки лѣсныхъ продуктовъ и съ развѣтвленіями Цуманскимъ, Загорынскимъ и Рафаловецкимъ имѣетъ 130 верстъ. Конечная станція Степанской вѣтви находится при *м. Степани*, лежащей среди лѣсовъ

Волынскаго Полѣсья. Нѣкогда м. Степань было столицею русскаго удѣльнаго княжества, гдѣ жили князья изъ дома Владиміра Святаго. Въ XV вѣкѣ оно принадлежало князьямъ Острожскимъ, а въ прошломъ столѣтіи Любомірскимъ. Въ 1705 году въ Клевани нѣкоторое время жилъ шведскій король Карлъ XII, когда, послѣ осады и взятія Гродна, двинулся противъ русскихъ; здѣсь, въ католическомъ костелѣ, онъ съ цѣлымъ своимъ штабомъ присутствовалъ при богослуженіи и въ память этого событія на стѣнахъ костела были обозначены годъ, мѣсяцъ и даже часъ, когда Карлъ XII посѣтилъ костелъ; въ настоящее время отъ этой замѣтки не сохранилось никакихъ слѣдовъ. Въ 1710 году Императоръ Петръ Великій съ своей супругой Екатериной, проѣздомъ чрезъ Волынь, прожилъ въ Степани два дня и отсюда отправился въ Луцкъ для свиданія съ королемъ Августомъ; здѣсь Императоръ Петръ останавливался въ томъ же самомъ замкѣ, гдѣ жилъ Карлъ XII. Отъ этого замка нынѣ остались только однѣ развалины: часть стѣны вышиною до трехъ и шириною до двухъ аршинъ, расположеной на горѣ, окруженной со всѣхъ сторонъ р. Горынью. Въ этой стѣнѣ имѣется ниша, служившая входомъ въ темныя подземелья, обшитыя камнемъ и проведенныя по разнымъ направленіямъ; въ подземельяхъ мѣстные жители скрывались во время нападеній татаръ и ко-

заковъ. Нынѣ на развалинахъ древняго замка одиноко стоитъ крессъ.

Въ мѣстечкѣ Степани болѣе 5.000 жителей и оно извѣстно, какъ пунктъ торговли лѣсными матеріалами. Здѣсь находятся лѣсопильни, паркетныя фабрики и механическая столярная *товарищества технической разработки лѣсныхъ произведеній*; на паровыхъ заводахъ товарищества издѣлія изготовляются исключительно изъ дерева мѣстныхъ породъ, за исключеніемъ высокихъ сортовъ фанерованныхъ паркетовъ, на которые употребляются въ малыхъ размѣрахъ заграничныя породы дерева. Весь сырой матеріалъ, предназначенный для выдѣлки паркета, оконъ, дверей и прочихъ столярныхъ издѣлій высушивается въ спеціально устроенныхъ сушильняхъ при помощи высокой температуры воздуха и пара высокаго давленія. Производство лѣсопиленъ опредѣляется въ 250—300 тысячъ рублей, паркетныхъ фабрикъ 150—200 тыс. рублей и столярной мастерской 50—75 тыс. руб. На заводахъ товарищества работаетъ до 250 чел. рабочихъ, которымъ отводятся безплатно квартиры съ отопленіемъ; кромѣ того каждому рабочему дается въ пользованіе безплатно кусокъ пахатной земли; имѣется собственная больница. Вообще заводы товарищества технической разработки лѣсныхъ произведеній принадлежатъ къ числу наиболѣе благоустроенныхъ предпріятій не только исключительно съ точки зрѣнія коммерче-

ской постановки дѣла, но и со стороны обезпеченія интересовъ рабочихъ и служащихъ. Издѣлія заводовъ находятъ преимущественно сбытъ въ Варшавѣ, Кіевѣ, Одессѣ и Лодзи.

За станціею Клеванью рельсовый путь вступаетъ въ предѣлы Дубенскаго уѣзда, который линіей Казатинъ-Граево пересѣкается въ сѣверной его части. На 259 в. отъ Казатина лежитъ станція

Олыка, въ 7 верстахъ отъ которой, при впаденіи рѣчки Миловички въ Путиловку, находится *мѣстечко Олыка.* Мѣстечко это существуетъ съ XII вѣка, а съ конца XV вѣка принадлежитъ князьямъ Радзивилламъ. Такъ какъ родъ князей Радзивилловъ былъ однимъ изъ замѣчательнѣйшихъ родовъ въ Западной Руси, какъ по своему богатству, такъ и по вліянію, какимъ пользовались члены этого рода въ древней Польшѣ, то слѣдуетъ остановиться на происхожденіи Радзивилловъ. Они ведутъ свой родъ отъ Наримунда, великаго князя Литовскаго, потомка того Полемона, который съ представителями другихъ знатнѣйшихъ римскихъ фамилій, по преданію, ушелъ нѣкогда изъ Рима и поселился въ Литвѣ. Наримундъ имѣлъ сына, который оставшись послѣ смерти отца сиротою, былъ своимъ дядей обреченъ на смерть; однако, кормилица скрыла ребенка, довѣрившись главному литовскому жрецу Криве - Кривейту. Желая устроить малютку, жрецъ вынесъ его туда, гдѣ Витенесъ, тогдашній великій князь Литовскій,

часто охотился и положилъ въ орлиное гнѣздо въ надеждѣ, что Витенесъ, найдя ребенка, возьметъ его на воспитаніе. Такъ и случилось. Витенесъ, найдя ребенка, взялъ его къ себѣ, назвалъ Лиздейкомъ и передалъ на воспитаніе главному жрецу. Впослѣдствіи Витенесъ узналъ тайну происхожденія Лиздейка и женилъ его на своей дочери. Праправнукъ Лиздейки былъ первый Радзивиллъ, принявшій въ 1386 году одновременно съ Ягеллою крещеніе въ Краковѣ. О происхожденіи самаго имени Радзивиллъ разсказывается, что однажды Гедиминъ охотился надъ р. Виліею; здѣсь застигла его ночь. Во снѣ ему приснился огромный желѣзный волкъ, въ срединѣ котораго находилось сто другихъ меньшихъ волковъ; встревоженный князь созвалъ придворныхъ гадателей и спросилъ ихъ о значеніи сна. Тогда одинъ изъ нихъ истолковалъ сонъ въ томъ смыслѣ, что желѣзный волкъ означаетъ городъ и замокъ, которые будутъ построены на этомъ мѣстѣ, что городъ этотъ сдѣлается столицею Литовскаго княжества и что сто другихъ волковъ знаменуютъ значительное число разныхъ народностей, которыя будутъ жить въ этомъ городѣ. Затѣмъ, Гедиминъ построилъ надъ р. Виліею городъ и замокъ, назвалъ его Вильною, а Лиздейка за совѣтъ богато одарилъ; народъ же сталъ звать Лиздейка Радзивилломъ (отъ слова рада — совѣтъ). Радзивиллы, какъ уже сказано выше, пользовались огромнымъ вліяніемъ въ Западной Россіи и Польшѣ; здѣсь

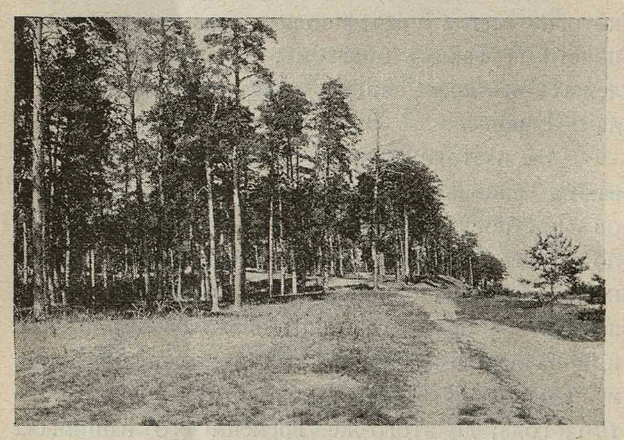
не мѣсто разсказывать подробно исторію этого княжескаго рода и достаточно отмѣтить, что 25 февраля 1518 года князь Николай Радзивиллъ, воевода Троцкій и канцлеръ Литовскій былъ возведенъ императоромъ германскимъ Максимиліаномъ I въ княжеское достоинство Римской Имперіи, которое всегда и вездѣ пользовалось величайшимъ почетомъ. Такимъ образомъ, Радзивиллы принадлежатъ къ древнѣйшимъ аристократическимъ родамъ Европы.

Въ настоящее время въ м. Олыкѣ заслуживаютъ вниманія остатки *Радзивилловскаго замка;* онъ построенъ правильнымъ квадратомъ, имѣетъ по угламъ бастіоны и ворота и окруженъ каменнымъ рвомъ, наполненнымъ водою. На крышахъ поставлены орлы—гербъ Радзивилловъ; высѣченный на камнѣ годъ 1564 свидѣтельствуетъ о времени основанія замка. Замокъ этотъ опустѣлъ съ 1793 года; до этого-же времени его защищала многочисленная княжеская милиція, на стѣнахъ было 202 пушки. Само м. Олыка въ то время было обнесено кругомъ огромными валами и каменною стѣною, имѣвшею нѣсколько воротъ съ бойницами. Около 30-хъ годовъ въ Олыкскомъ замкѣ помѣщался военный госпиталь; нынѣ-же онъ совершенно запустѣлъ.

Въ настоящее время Олыка довольно значительное торговое мѣстечко съ населеніемъ до 7.000 душъ обоего пола; въ теченіи года бываетъ пять

ярмарокъ; торговля идетъ скотомъ, лошадьми, хлѣбомъ въ зернѣ и деревянною посудою.

За станціею Олыкою рельсовый путь входитъ въ предѣлы Луцкаго уѣзда; окружающая мѣстность принимаетъ всѣ характерные признаки Полѣсья: это—обширная равнина, перерѣзанная



Видъ въ окрестностяхъ станціи Олыки.

рѣками и ручьями, съ появляющимися по временамъ болотами, окаймленными лѣсами и перелѣсками. Въ сосѣдствѣ съ желѣзною дорогою уже нѣтъ прежнихъ обширныхъ лѣсныхъ пространствъ, на которыхъ красовались сплошной стѣной гигантскія деревья, на мѣстѣ ихъ унылыя поляны съ торчащими повсюду пнями—остатками прежняго величія. Только казенныя и удѣльныя лѣсныя дачи еще оживляютъ мѣстность.

На 279 вер. отъ Казатина находится станція Киверцы, которая служитъ исходнымъ пунктомъ для небольшой *Луцкой вѣтви*, включающей въ сѣть рельсовыхъ путей уѣздный городъ Луцкъ. На станціи Киверцахъ обращаетъ на себя вниманіе *шпалопропиточный заводъ* Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, пропитывающій ежегодно до 200.000 шпалъ растворомъ хлористаго цинка. О значеніи пропитки шпалъ, какъ средства предохраненія дерева отъ гніенія, говорить нечего и остается только сказать нѣсколько словъ о самой операціи пропитки. Пропитка шпалъ состоитъ изъ трехъ слѣдующихъ процессовъ: во-первыхъ, пропариваніе, заключающееся въ введеніи въ котелъ, составляющій главную часть шпалопропиточнаго завода, вагонетки со шпалами, и доведеніи путемъ впуска пара температуры внутри котла до 90^0 R.; дѣйствіемъ пропариванія свертывается бѣлковина, способствующая гніенію и нѣсколько расширяются поры дерева. Послѣ этого наступаетъ второй процессъ разрѣженія воздуха въ цилиндрѣ, которое доводится до 62 сантиметровъ, чѣмъ достигается извлеченіе изъ поръ дерева конденсанціоннаго пара и выщелоченныхъ соковъ. Наконецъ, третій процессъ заключается въ нагнетаніи раствора хлористаго цинка въ цилиндръ и доведеніи давленія до 7 атмосферъ, чѣмъ и заканчивается операція пропитки шпалъ. Пропитка шпалъ обходится Юго-Западнымъ дорогамъ около 20 коп. со штуки.

Отъ станціи Киверцы отдѣляется небольшая *желѣзнодорожная вѣтвь общаго пользованія, проведенная къ г. Луцку* и имѣющая всего 11 верстъ. Вѣтвь эта построена военнымъ вѣдомствомъ во время маневровъ 1890 года. Конечная станція вѣтви

Луцкъ расположена при *уѣздномъ городѣ Луцкѣ,* который имѣетъ славное историческое прошлое, но въ настоящее время ни чѣмъ не отличается отъ прочихъ уѣздныхъ городовъ Волынской губерніи. Въ настоящее время въ немъ $18^1/_2$ тысячъ жителей; чрезъ городъ проходитъ Кіево-Брестское шоссе и это лучшая городская улица; имѣется нѣсколько небольшихъ заводовъ, производящихъ предметы первой необходимости, какъ-то: мыло, табакъ, кирпичъ, пиво и т. п.; обороты всѣхъ заводовъ едва достигаютъ 150.000 рублей. Въ Луцкѣ кромѣ станціи правительственнаго телеграфа имѣется еще особая станція англо-индійскаго телеграфа.

Отъ временъ минувшихъ въ г. Луцкѣ сохранился замокъ, сооруженный въ XVI вѣкѣ на мѣстѣ развалинъ старой крѣпости; замокъ построенъ четерехъугольникомъ, каждая стѣна имѣетъ 40 саж. длины и $^1/_2$ саж. толщины; по угламъ уцѣлѣли башни. Кромѣ, того отъ прошлаго остался огромный католическій костелъ.

Луцкъ построенъ, какъ полагаютъ нѣкоторые, въ VII вѣкѣ дулебами или лучанами, поселившимися на Стыри; другіе, основаніе его при-

писываютъ Св. Владимiру въ концѣ IX вѣка. Въ нашихъ лѣтописяхъ Луцкъ, подъ именемъ Лучьска или Луческа, упоминается во второй половинѣ XI вѣка, когда онъ былъ столицею удѣльнаго княжества. Въ этотъ перiодъ Луцкъ подвергался частымъ разоренiямъ отъ усобицъ удѣльныхъ князей. Въ 1320 году Гедиминъ присоединилъ къ себѣ Луцкое княжество, а Казимiръ Великiй отдалъ его Литовскому князю Любарту. Въ 1429 году въ Луцкѣ происходилъ съѣздъ многихъ царственныхъ особъ и разныхъ вельможъ, которыхъ угощалъ Витовтъ, замышлявшiй отдѣлиться отъ Польши и назваться Литовскимъ королемъ. Послѣ смерти Витовта, Литовскiй князь Свидригайло, желая освободиться отъ Польши въ 1437 году сжегъ Луцкъ, но вскорѣ былъ разбитъ, а Луцкъ перешелъ къ королю Владиславу. Въ 1425 году, съ основанiемъ въ городѣ костела, Луцкъ сдѣлался резиденцiею католическихъ епископовъ; въ это время городъ достигъ цвѣтущаго состоянiя; по преданiю, въ составъ города входили отдаленныя нынѣ деревни Княгининскъ, Жидичинъ, Дворецъ, Киверцы и другiя, что подтверждается тѣмъ, что на поляхъ ихъ до сихъ поръ выпахиваютъ остатки каменныхъ стѣнъ. Со второй половины XVI вѣка Луцкъ началъ упадать и уменьшаться, а съ тѣхъ поръ какъ здѣсь было убито 40 тысячъ человѣкъ, онъ никогда уже не могъ достигнуть прежняго значенiя; тѣла убитыхъ по-

хоронены въ предмѣстьи Вулькѣ. Въ 1791 году Луцкъ присоединенъ къ Россіи, а въ 1795 году назначенъ уѣзднымъ городомъ.

Далѣе по линіи Казатинъ—Граево, за станціею Киверцами, на 295 верстѣ отъ Казатина, находится станція

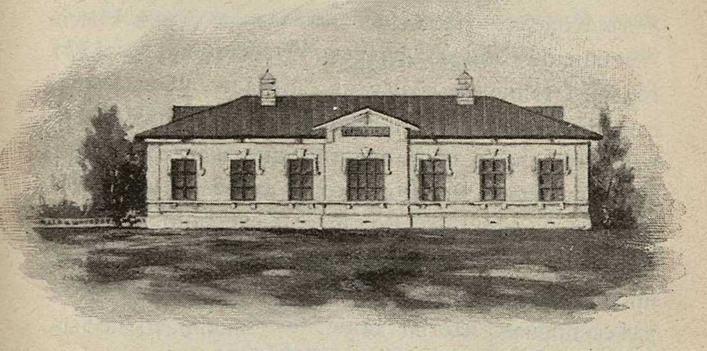
Рожище, въ сосѣдствѣ съ которой расположено большое промышленное *мѣстечко Рожище,* имѣющее до 5.000 жителей; населеніе здѣсь смѣшанное: много нѣмцевъ, поляковъ, евреевъ. Въ Рожищѣ обращаютъ на себя вниманіе суконныя фабрики, число которыхъ достигаетъ 20; всѣ эти фабрики содержатся нѣмцами и вырабатываютъ простое грубое сукно цѣною до 75 коп. аршинъ. Кромѣ того, въ мѣстечкѣ имѣются заводы: кожевенный, кирпичный, пивоваренный и винокуренный.

Отъ Рожища рельсовый путь продолжаетъ итти на сѣверо-западъ и миновавъ небольшую полустанцію

Переспу, на 320 верстѣ отъ Казатина, достигаетъ станціи

Голобы, далѣе, на 344 верстѣ отъ Казатина, линія желѣзной дороги подходитъ къ *городу Ковелю* у котораго находится станція

Ковель, имѣюшая значеніе, какъ узловой пунктъ, отъ котораго начинаются Привислянскія желѣзныя дороги, устанавливающія кратчайшее сообщеніе между Юго-Западнымъ краемъ и Варшавою. Ковель—городъ мало привлекательный; онъ расположенъ среди ровной болотистой низмен-



Ковель. Желѣзнодорожное двухклассное училище.

ности, омываемой рѣкою Туріею и ея рукавами; съ сѣвера и съ юга къ нему примыкаютъ песчаныя пространства. Жителей болѣе 17 тыс. человѣкъ; имѣются заводы кожевенные, пивоваренный и кирпичный; торговля незначительна и главнымъ образомъ сосредоточивается на оборотахъ со скотомъ. Первое историческое извѣстіе о Ковелѣ относится къ началу XIV вѣка, когда Гедиминъ, великій князь литовскій, подарилъ его своему

внуку Θеодору Сангушкѣ, отъ котораго въ 1345 году Ковель перешелъ во владѣніе его сыновей, называвшихся князьями Ковельскими-Сангушко. Въ 1518 году Сигизмундъ I даровалъ городу магдебургское право, учредилъ торги и ярмарки. Въ 1536 году Василій Сангушко промѣнялъ Ковель королевѣ Бонѣ за три другія имѣнія. Въ 1564 году Сигизмундъ-Августъ отдалъ Ковель во владѣніе выѣхавшему изъ Россіи знаменитому князю Андрею Курбскому. Въ 1775 году Станиславъ-Августъ отдалъ Ковельское староство за заслуги воеводѣ краковскому Ржевуцкому, а отъ него онъ перешелъ къ князьямъ Яблоновскимъ. Въ 1795 году Ковель назначенъ уѣзднымъ городомъ Волынской губерніи.

Отъ станціи Ковеля желѣзнодорожный путь продолжаетъ итти на сѣверо-западъ. Мѣстность здѣсь ровная, частію даже низменная, то песчаная, то болотистая, пересѣченная множествомъ озеръ, рѣчекъ и ручьевъ. По временамъ попадаются небольшія холмистыя пространства, расчищенныя подъ пахатныя поля и занятыя поселками, въ которыхъ сгруппировано сравнительно рѣдкое населеніе здѣшняго края. Чѣмъ дальше на сѣверъ, тѣмъ холмистыя пространства встрѣчаются рѣже и все болѣе и болѣе появляется болотъ. Вся окружающая мѣстность далеко не такъ привлекательна, какъ южная часть Волынской губерніи. Угрюмое однообразіе природы Полѣсья отрази-

лось и на мѣстномъ населеніи—*полѣщукахъ*, которые, какъ подмѣчено этнографами, несообщительны, несловоохотливы и представляютъ вообще какъ по внѣшности, такъ и по внутреннему своему складу много особенностей, не встрѣчающихся въ натурѣ малоросса—жителя Волыни и Кіевской губерніи. Одежда полѣщуковъ отличается крайнею простотою и однообразіемъ цвѣтовъ; черный, коричневый, неуклюже сшитый изъ грубаго сукна кафтанъ (свитка) или тулупъ и суконные шаровары—вотъ костюмъ, который крестьяне носятъ зимою; лѣтомъ онъ смѣняется бѣлою грубою холщевою рубахою и такими-же штанами; на головѣ неизмѣнная барашковая или суконная полѣсская (о четырехъ углахъ) шапка; для обуви болѣе употребительны лапти. Впрочемъ, чистый типъ полѣщука сохранился въ мѣстностяхъ болѣе или менѣе удаленныхъ отъ желѣзной дороги; ближе-же къ рельсовому пути быстро идетъ общая нивеллировка и характерныя черты мѣстнаго быта, исключительныхъ племенныхъ особенностей постепенно сглаживаются.

На 364-ой верстѣ отъ Казатина лежитъ станція

Мызово, не представляющая никакихъ особенностей; районъ этой станціи отличается всѣми свойствами, присущими Волынскому Полѣсью.

За станціей Мызово рельсовый путь прини-

маетъ болѣе сѣверное направленіе; на перегонѣ отъ Мызово расположена небольшая полустанція

Выжва, въ сосѣдствѣ съ которой находится *м. Выжва;* оно виднѣется на лѣво изъ вагона. Мѣстечко это принадлежало нѣкогда потомкамъ королевы Боны, а близъ него показываютъ насыпь, на которой помѣщался окруженный окопами домъ князя Андрея Курбскаго.

Далѣе, рельсовый путь вступаетъ въ предѣлы Владиміръ-Волынскаго уѣзда; на 385 верстѣ находится станція

Крымно—тоже олна изъ второстепенныхъ станцій Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

За станціей Крымно желѣзная дорога входитъ въ Ковельскій уѣздъ; количество болотъ все болѣе и болѣе увеличивается и они сопровождаютъ полотно дороги почти непрерывною цѣпью по обѣ стороны. Попадаются озера, окруженныя трясинами, которыя заполняютъ нерѣдко промежутки между озерами, дѣлая всю эту мѣстность мало доступной и проходимой только по немногимъ плохо содержимымъ дорогамъ.

На 398-й верстѣ отъ Казатина находится станція

Заболотье, названіе которой хорошо характеризуетъ окружающую мѣстность. *М. Заболотье,* давшее свое имя этой станціи, расположено по берегу озера Туръ, отъ котораго начинается

Турскій водопроводъ, соединяющій озеро Туръ съ озерами Кисобулъ и Орѣховымъ, а это послѣднее съ ручьемъ Комаромъ; далѣе на сѣверъ этотъ каналъ получаетъ названіе «Орѣховскаго водопровода». Длина Турскаго водопровода составляетъ около 40 верстъ, безъ озеръ, которыя онъ соединяетъ; ширина около 6 сажень, а глубина 3—5 футовъ. Нынѣ Турскій каналъ признанъ ненужнымъ и совершенно заброшенъ; сторожевыя будки сняты, ремонта никакого не производится и мосты, перекинутые чрезъ него, не поддерживаются.

За станціей Заболотье рельсовый путь входитъ въ предѣлы сѣверо-западнаго края, вступая въ Брестскій уѣздъ Гродненской губерніи; здѣсь на 418 верстѣ отъ Казатина находится станція

Малорыто, окрестности которой продолжаютъ носить на себѣ характерныя черты Полѣсья; но чѣмъ сѣвернѣе, тѣмъ мѣстность болѣе и болѣе оживляется; появляются отлогіе холмы, почва мѣстами песчаноглинистая, а мѣстами черноземная, удобная для земледѣлія, садоводства и огородничества. Сообразно этому край оказывается болѣе населеннымъ, встрѣчаются фабрики, и заводы, селенія и деревни попадаются чаще и выглядятъ какъ то веселѣе.

На 438 вер. отъ Казатина лежитъ станція

Александрія, районъ которой весьма ограниченъ, вслѣдствіе близкаго сосѣдства Бреста-Ли-

товскаго, являющагося важнымъ торговымъ и промышленнымъ центромъ.

Отъ станціи Александріи рельсовый путь идетъ на сѣверо-западъ и пересѣкши р. Муховецъ подходитъ къ лежащей на 461 верстѣ отъ Казатина станціи

Брестъ, одной изъ важнѣйшихъ узловыхъ станцій русской желѣзнодорожной сѣти. Въ Брестѣ сходится шесть желѣзнодорожныхъ линій, устанавливающихъ связь этого города во всѣхъ направленіяхъ съ центральными, западными и южными губерніями Россіи; линія Юго-Западныхъ дорогъ Казатинъ-Граево поддерживаетъ сообщеніе съ одной стороны съ югомъ Россіи, а съ другой—чрезъ посредство Восточно-Прусской дороги, съ Кенигсбергомъ, Московско-Брестская—съ Москвою и вообще центромъ Россіи, Варшаво-Тереспольская—съ Варшавою, Брестъ-Холмская—съ губерніями пограничными съ Австріей. Это придаетъ Бресту большое торговое значеніе, каковое значеніе еще увеличивается тѣмъ, что городъ лежитъ при впаденіи судоходной рѣки Муховца въ Западный Бугъ.

Вокзалъ въ Брестѣ издали имѣетъ видъ средневѣковой крѣпости; это громадное зданіе съ нѣсколькими выходными платформами, предназначенное удовлетворять потребностямъ пассажирскаго движенія всѣхъ рельсовыхъ путей, сходящихся въ Брестѣ.

Городъ Брестъ-Литовскъ состоитъ изъ крѣпости, расположенной на правомъ берегу р. Буга и изъ города, находящагося въ 2 верстахъ отъ крѣпости, на правомъ берегу Муховца; жителей болѣе 46 т. д. обоего пола; по численности первое мѣсто занимаютъ евреи, затѣмъ православные и, наконецъ, католики.

Торговое значеніе Бреста, какъ уже сказано выше, обусловливается нахожденіемъ этого города въ пунктѣ пересѣченія цѣлаго ряда желѣзнодорожныхъ линій, а равно при р. Западномъ Бугѣ; но сверхъ того, здѣсь сходятся шоссейныя дороги изъ Москвы и Кіева, которыя за Брестомъ сливаются въ одно Бресто-Варшавское шоссе. Рѣка Муховецъ, при которой лежитъ Брестъ, при помощи *Днѣпровско-Бугскаго канала* сообщается въ предѣлахъ Гродненской губерніи съ системою р. Днѣпра. Судоходство по Днѣпровско-Бугской системѣ между Пинскомъ и Брестомъ происходитъ съ половины марта до половины ноября. Между Пинскомъ и Брестомъ ходятъ нѣмецкія берлины небольшихъ размѣровъ до 8—9 тысячъ пудовъ и суда собственно пинской конструкціи—барки и полубарки, простой не прочной работы, плоскодонныя. Барки, полубарки и гайки имѣютъ крышу, но не имѣютъ мачтъ и ходятъ или на буксирѣ или бичевой. Онѣ предназначаются главнымъ образомъ для плаванія между Пинскомъ и Брестомъ. Для прохода 238 верстъ отъ Пинска до Бреста,

грузъ употребляетъ отъ одной недѣли до мѣсяца въ зависимости отъ состоянiи уровня воды; отъ этой неопредѣленности въ срокѣ доставки товаровъ зависитъ и размѣръ фрахта, подвергающiйся значительнымъ колебанiямъ: чѣмъ меньше груза можетъ взять судно, тѣмъ дороже фрахтъ съ пуда. Весною, въ полую и свободную воду, обыкновенно берется 6 копѣекъ съ пуда, а затѣмъ фрахтъ повышается до 9 и 10 к., а иногда даже до 16—20 коп. съ пуда.

Торговые обороты Бреста сосредоточиваются главнымъ образомъ на отправкѣ за границу зернового хлѣба, масляничныхъ сѣмянъ (преимущественно льняное сѣмя), льну, кожъ, лѣса и лѣсныхъ матерiаловъ, дегтя и пр. *Фабрично-заводская промышленность* развита сравнительно слабо: здѣсь имѣется чугунно-литейный заводъ, три табачныхъ фабрики, двѣ довольно значительныя паровыя мукомольныя мельницы, два мыловаренныхъ завода и шесть гильзовыхъ фабрикъ и еще нѣсколько другихъ фабрично-заводскихъ предпрiятiй, направленныхъ къ производству разнаго рода продуктовъ, составляющихъ предметъ ежедневнаго спроса со стороны мѣстныхъ жителей. Изъ всѣхъ поименованныхъ выше производствъ слѣдуетъ остановиться только на гильзовомъ, такъ какъ брестскiя гильзы для папиросъ находятъ сбытъ не только на мѣстѣ, но весьма распространены по всему юго-западу и даже югу Россiи; онѣ встрѣчаются въ

продажѣ въ Кіевѣ и почти во всѣхъ городахъ, лежащихъ по линіямъ Юго-Западныхъ дорогъ, и даже проникаютъ въ Одессу.

Брестъ принадлежитъ къ числу древнѣйшихъ славянскихъ поселеній и основаніе его относятъ ко времени Ярослава Мудраго, два раза осаждавшаго Брестъ, который принадлежалъ тогда полякамъ. По другимъ источникамъ, основаніе Бреста положили православные монахи, поселившіеся въ этой мѣстности въ эпоху появленія христіанства въ Россіи и основавшіе общежительный монастырь во имя преподобнаго Симеона Столпника; этотъ монастырь далъ начало городу, въ которомъ процвѣтало православіе до соединенія Литвы съ Польшею. Находясь на рубежѣ Россіи, Литвы и Польши, Брестъ былъ ядромъ частыхъ споровъ и неоднократно переходилъ изъ рукъ въ руки: то къ князьямъ галицкимъ, волынскимъ, то къ полякамъ или литовцамъ. Съ 1340 г. городъ сдѣлался достояніемъ Литвы и сталъ извѣстенъ подъ названіемъ Бреста-Литовскаго; для города настала лучшая пора—онъ сталъ развиваться и пріобрѣлъ политическое значеніе. Особая историческая извѣстность Бреста относится къ концу XVI вѣка, когда въ немъ собирались церковные соборы, провозгласившіе, несмотря на протестъ большинства представителей православной церкви и земскихъ пословъ, соединеніе, унію церквей Восточной и За-

падной, подъ главенствомъ римскаго первосвященника, съ сохраненіемъ обрядовъ и богослуженія на славянскомъ языкѣ. Провозглашеніе уніи состоялось 9 октября 1596 года въ церкви Св. Николая. Отъ этой церкви нынѣ не осталось слѣдовъ и самое мѣсто, на которомъ находился этотъ историческій храмъ, отошло подъ одинъ изъ бастіоновъ крѣпости. Съ паденіемъ Польско-Литовскаго государства начинается упадокъ Бреста; частые пожары, грабежи польскихъ войскъ, войны совершенно разорили городъ. При второмъ раздѣлѣ Польши Брестъ отошелъ къ Россіи и въ 1796 г. назначенъ уѣзднымъ городомъ. Въ XVII в. укрѣпленія Бреста состояли изъ пятиугольнаго замка съ бастіонами; но по присоединеніи Бреста къ Россіи признано было нужнымъ укрѣпить его сильнѣе. Однако, осуществленіе этого намѣренія оттянулось до 1833 года, когда были открыты крѣпостныя работы; чрезъ пять лѣтъ Брестъ представлялъ собою уже сильный отпорный пунктъ для полевой арміи. Съ тѣхъ поръ укрѣпленія его постепенно расширялись и усиливались. Въ настоящее время Брестъ первоклассная крѣпость. Въ новой военной исторіи Брестъ памятенъ по сраженію, происходившему около него 7 сентября 1794 г. между русскими, подъ начальствомъ графа Суворова, и польскимъ отрядомъ Сѣраковскаго, причемъ поляки были разбиты на голову и разсѣяны.

Отъ Бреста рельсовый путь идетъ въ прежнемъ направленіи на сѣверо-западъ; на 8 верстѣ желѣзная дорога пересѣкаетъ притокъ Буга рѣку Лѣсну, текущую въ низкихъ болотистыхъ берегахъ. На лѣвомъ берегу р. Лѣсны устроена полустанція

Лѣсная, имѣющая значеніе исключительно какъ промежуточный остановочный пунктъ.

Далѣе, на 482 верстѣ отъ Казатина, находится станція

Лыщицы, не представляющая сама по себѣ, равно какъ и районъ ея какихъ либо исключительныхъ особенностей.

На 500 верстѣ отъ Казатина расположена станція

Высоко-Литовскъ, въ 2 верстахъ отъ которой находится *м. Высоко-Литовскъ*, являющееся однимъ изъ важныхъ мѣстныхъ рынковъ по торговлѣ скотомъ, который идетъ отсюда въ г. Варшаву. Въ Высоко-Литовскѣ имѣется суконная фабрика и нѣсколько кожевенныхъ заводовъ; жителей до 3.000 д. об. пола. Въ XVI вѣкѣ Высоко-Литовскъ входилъ въ составъ королевскихъ имѣній, но позднѣе уже является вотчиною Сапѣгъ. Нынѣ Высоколитовское имѣніе принадлежитъ графинѣ М. К. Потоцкой; въ имѣніи 3.300 десят. земли самой разнообразной почвы, начиная съ тя-

желаго суглинка и оканчивая глинистыми песками. Хозяйство направлено почти исключительно къ производству посѣвныхъ сѣмянъ хлѣбовъ, травъ и корнеплодовъ. Какъ по размѣрамъ сѣменнаго производства, такъ и по прiемамъ культуры и качеству получаемыхъ сѣменныхъ продуктовъ, Высоколитовское имѣнiе гр. М. К. Потоцкой занимаетъ уже давно безспорно первое мѣсто не только въ западной, но и во всей Россiи. Въ среднемъ, ежегодно производится до 30.000 пуд. сѣменнаго товара, который сбывается внутрь Россiи и заграницу.

За станцiей Высоко-Литовскомъ рельсовый путь входитъ въ предѣлы Бѣльскаго уѣзда Гродненской губернiи. Характеръ мѣстности понемногу измѣняется, появляются гряды холмовъ, небольшiя возвышенности, болота исчезаютъ и мѣстами показываются песчаныя пространства. На 518 верстѣ желѣзная дорога подходитъ къ незначительному *городу Клещели*, у котораго расположена станцiя

Клещели. Городъ издали довольно живописенъ; онъ расположенъ на отлогой покатости по берегу р. Нурца при впаденiи въ нее рѣчки Доброводки; окруженъ садами. Однако, въ дѣйствительности г. Клещели имѣетъ мало привлекательнаго: это самое обыкновенное мѣстечко, какихъ много въ западномъ краѣ съ его традицiонною

грязью и всѣми неустройствами, свойственными нашимъ захолустьямъ. Клещели основанъ въ первой половинѣ XVI вѣка при Сигизмундѣ II и находился во владѣніи королевы Боны, затѣмъ отошелъ къ Пруссіи, а въ 1807 году въ составѣ Бѣлостокской области присоединенъ къ Россіи. Нынѣ въ г. Клещеляхъ до 4.000 жителей; изъ мѣстныхъ промысловъ обращаютъ на себя садоводство и огородничество; клещельскіе огурцы славятся по всей Гродненской губерніи.

За станціей Клещели рельсовый путь пересѣкаетъ небольшую рѣчку Нурецъ, текущую среди заливныхъ луговъ; мѣстами луга смѣняются рощами и перелѣсками; деревень, селъ и мѣстечекъ встрѣчается больше, временами мелькаютъ трубы фабрикъ и заводовъ и вообще край оказывается населеннѣе и оживленнѣе, чѣмъ Полѣсье. Минуя станцію

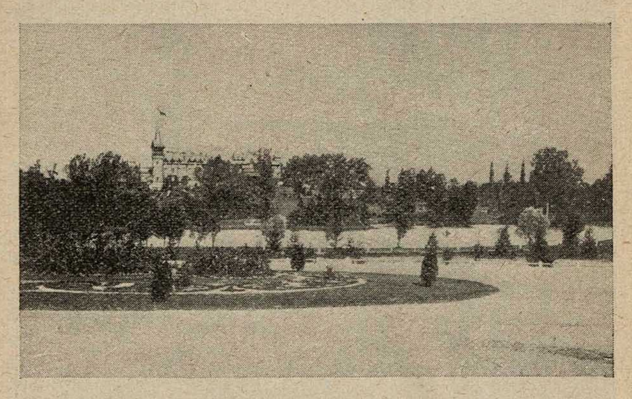
Григоровцы, находящуюся на 530 верстѣ отъ Казатина, рельсовый путь дѣлаетъ поворотъ, обходя встрѣчающіяся здѣсь плоскіе холмы и возвышенности и направляется къ уѣздному *городу Бѣльску*, у котораго расположена станція

Бѣльскъ, находящаяся въ 542 верст. отъ Казатина. Городъ Бѣльскъ лежитъ на берегахъ рѣкъ Бѣлянки и Бѣлой, притоковъ рѣки Нарева. Нынѣ это небольшой, довольно грязный и бѣдный городокъ съ населеніемъ до $7^1/_2$ тыс. обоего пола, среди котораго до половины составляютъ

евреи. Въ былое время Бѣльскъ былъ и обширнѣе, и богаче; это свидѣтельствуютъ бывшія въ немъ 5 православныхъ церквей, фарный костелъ и сохранившіяся древнія иконы. При костелѣ замѣчателенъ старинный архивъ Кармелитскаго монастыря, основаннаго въ 1643 году. Нынѣ большая часть христіанскаго городскаго населенія занимается земледѣліемъ и огородничествомъ; фабричная и заводская промышленность развиты весьма слабо. Бѣльскъ извѣстенъ съ XIII вѣка, когда входилъ въ составъ владѣній князей галицко-волынскихъ. Съ XIV вѣка Бѣльскъ находился подъ властію Литвы; въ 1569 году по Люблинскому акту отошелъ къ Польшѣ. Послѣ третьяго раздѣла Польши въ 1795 г. перешелъ къ Пруссіи, а въ 1807 году по Тильзитскому миру присоединенъ къ Россіи и въ 1808 году назначенъ уѣзднымъ городомъ.

Отъ станціи Бѣльска отдѣляется *Бѣловѣжская вѣтвь* длиною 44 версты, врѣзывающаяся въ знаменитую *Бѣловѣжскую пущу*, которая занимаетъ всю сѣверо-западную часть Пружанскаго уѣзда Гродненской губерніи. Эта огромная и величественная пуща состоитъ изъ двухъ дачъ—Бѣловѣжской и Свислочской, раздѣленныхъ теченіемъ р. Нарева и имѣющихъ въ окружности до 240 верстъ. Общая площадь пущи равняется 1120 кв. вер. или болѣе 115.000 десятинъ; на долю чисто лѣсныхъ насажденій въ обѣихъ дачахъ приходится

до 97.000 десятинъ. Пуща занимаетъ возвышенное положеніе, находясь на водораздѣлѣ между бассейнами Балтійскаго и Чернаго морей, при чемъ большая часть ея расположена въ бассейнѣ Буга и Нарева, одного изъ главныхъ притоковъ Вислы; поверхность ея представляетъ слегка возвышенную равнину, со слабымъ склономъ во всѣ стороны, а группы невысокихъ холмовъ придаютъ ей слегка



Императорскій дворецъ въ Бѣловѣжской пущѣ.

волнообразный видъ. Среди пущи встрѣчаются болотистыя пространства, извѣстныя подъ названіемъ «Никоръ», откуда берутъ начало истоки рѣкъ и рѣчекъ, направляющихся въ разныя стороны къ притокамъ Вислы, Нѣмана и Припяти. Долины рѣчекъ болотисты, а ихъ русла заросли осокою и камышемъ. Почва въ пущѣ супесь и песокъ, залегающіе на толщѣ мергельнаго суглинка;



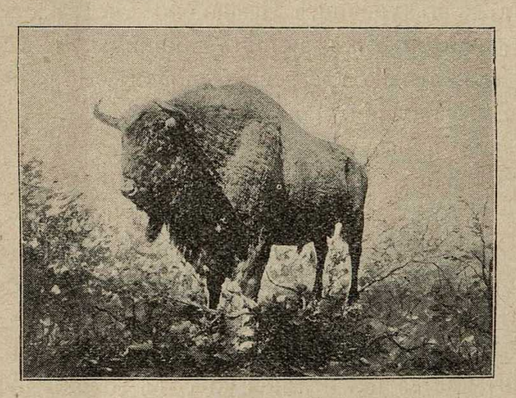
Бѣловѣжская вѣтвь. Просѣка на 33 верстѣ.

тощій, рыхлый песокъ—рѣдкость. Густота лѣса, поддерживая постоянную влажность почвы, является причиною того, что климатъ Бѣловѣжской пущи суровѣе, чѣмъ въ прилегающихъ къ ней

открытыхъ мѣстахъ; весна наступаетъ здѣсь позже, лѣто прохладнѣе, а ясные дни, при холодныхъ, нерѣдко съ туманами, ночахъ, сообщаютъ особый оттѣнокъ климату пущи. Изъ растущихъ въ пущѣ древесныхъ породъ первое мѣсто въ количественномъ отношеніи занимаютъ сосна, ель, береза, осина и ольха; затѣмъ—дубъ, грабъ и ясень и наконецъ—липа, кленъ, берестъ и вязъ. Кромѣ того, среди болота «Дикаго Никора» встрѣчается пихта, а въ урочищѣ Незнамово тисъ, растущій кустиками до 2-хъ аршинъ вышиною. По свойству и изобилію древесныхъ породъ, по разнообразію насажденій, по размѣрамъ деревъ,—Бѣловѣжской пущѣ принадлежитъ безпорно первое мѣсто среди лѣсныхъ дачъ Россіи.

Бѣловѣжская пуща замѣчательна по нахожденію въ ней повсемѣстно почти исчезнувшей уже породы животныхъ—зубра или бизона римлянъ. Здѣсь, благодаря строгой, охранѣ зубры продолжаютъ размножаться по настояще время и нынѣ насчитывается ихъ нѣсколько сотъ головъ. Мѣста въ лѣсу, гдѣ постоянно находятся зубры, называются «зубровыми стоянками» и занимаютъ площадь приблизительно въ 70.000 десятинъ. Сохраненіе этой вымирающей породы постоянно озабочивало русское правительство; по нынѣ дѣйствующимъ правиламъ, зубры считаются казенною собственностью и охота на эти кроткія животныя производится не иначе, какъ съ Высочайшаго на то разрѣшенія. Самовольное убійство зубра преслѣдуется не

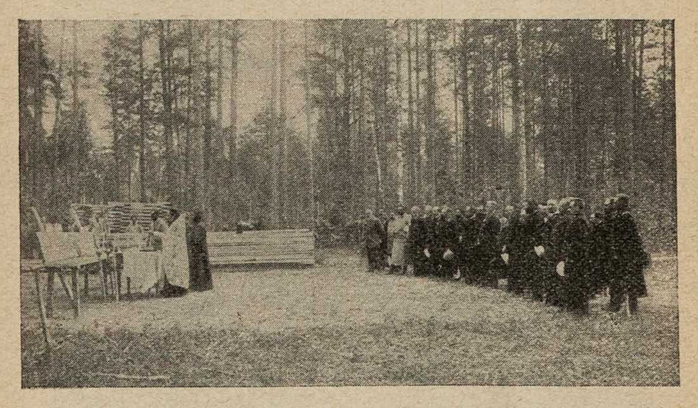
какъ самовольная охота, а какъ убой или изувѣченіе чужихъ животныхъ. Кромѣ зубра, въ Бѣловѣжской пущѣ водятся: лоси, козули, кабаны, барсуки, лисицы, зайцы; кромѣ того, нѣкогда водилась здѣсь дикая лошадь, бобръ, красный олень и россомаха. Хищныя животныя, бывшія въ пущѣ, нынѣ почти всѣ истреблены; изрѣдка встрѣчаются, рысь, медвѣдь, а также волки, забѣгающіе сюда изъ сосѣднихъ лѣсовъ.



Зубръ

Бѣловѣжская пуща извѣстна съ начала XV вѣка. Здѣсь въ 1409 году происходила знаменитая охота польскаго короля Ягелло и великаго князя литовскаго Витовта, при чемъ въ теченіи 8 дней было убито много зубровъ, лосей и оленей, мясо которыхъ въ бочкахъ было сплавлено по рр. Нареву и Вислѣ для продовольствія войска, отправлявшагося въ походъ противъ рыцарей Тев-

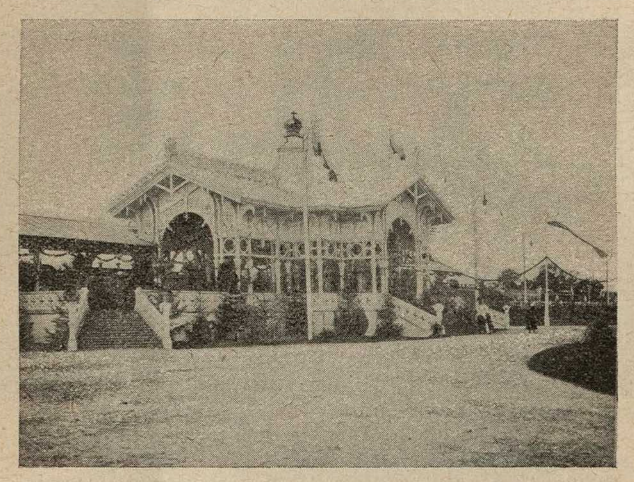
тонскаго ордена. Названіе Бѣловѣжской пущи производятъ отъ бѣлой башни, находившейся при охотничьемъ замкѣ, построенномъ въ XVI вѣкѣ. Въ воспоминаніе бывшей въ сентябрѣ 1772 года охоты короля Августа III, воздвигнутъ при дер. Бѣловѣжи обелискъ изъ мѣстнаго сѣраго песча-



Закладка работъ въ Бѣловѣжской пущѣ въ 1897 г.

ника, въ 16 фут. высоты, съ надписями на польскомъ и нѣмецкомъ языкахъ о лицахъ, участвовавшихъ въ охотѣ и о количествѣ убитой дичи. Въ память октябрьской охоты 1860 года, бывшей въ присутствіи Императора Александра II, поставленъ при звѣринцѣ памятникъ, изображающій зубра въ оборонительномъ положеніи отъ собакъ; на пьедесталѣ обозначено время охоты съ перечисленіемъ лицъ въ ней участвовавшихъ и количество убитаго звѣря.

До 1888 года Бѣловѣжская пуща находидилась въ вѣдѣнiи министерства государственныхъ имуществъ, но въ этомъ голу состоялось Высочайше утвержденное положенiе комитета министровъ о передачѣ пущи въ удѣльное вѣдомство въ обмѣнъ на равноцѣнные удѣльные лѣса и земли



Станцiя Бѣловѣжъ.

въ уѣздахъ Трубчевскомъ и Савскомъ Орловской и въ Курмышскомъ уѣздѣ Симбирской губернiи. Цѣль обмѣна—озаботиться о лучшемъ сбереженiи зубровъ и объ устройствѣ въ будущемъ царскихъ охотъ, для чего въ 1894 г. при сел. Бѣловѣжѣ возведенъ чрезвычайно живописный и оригинальний Императорскiй охотничiй дворецъ, напоминаю-

щій собою королевскіе дворцы Фреденсборгъ и Фридринсборгъ въ Даніи.

Часть Бѣловѣжской вѣтви длиною 25 в. построена въ 1894 г. въ 58 рабочихъ дней, а вторая часть, отъ Гайновки до Бѣловѣжа, построена въ 1897 г. Бѣловѣжская вѣтвь проходитъ по чуднымъ просѣкамъ среди вѣковыхъ деревьевъ. Экскурсія по этой вѣтви и прогулка по пущѣ любителю природы можетъ доставить величайшее наслажденіе.

Отъ Бѣльска рельсовый путь идетъ почти прямо на сѣверъ; на 557 верстѣ отъ Казатина находится станція

Страбля, за которою желѣзная дорога пересѣкаетъ р. Наревъ, притокъ Буга.

Далѣе, на 572 верстѣ отъ Казатина лежитъ станція

Левицкая, находящаяся уже въ предѣлахъ Бѣлостокскаго уѣзда и Бѣлостокскаго промышленнаго района. Мѣстность здѣсь ровная, слегка всхолменная, лѣсовъ мало, но луговъ много и собираемое съ нихъ сѣно славится своими качествами; главное занятіе населенія—хлѣбопашество, причемъ полное преобладаніе имѣютъ посѣвы ржи. Фабрично-заводская промышленность въ Бѣлостокскомъ уѣздѣ развита; въ особенности высоко стоитъ производство самыхъ разнообразныхъ суконъ; въ Бѣлостокскомъ уѣздѣ, не принимая въ расчетъ самого г. Бѣлостока, дѣйствуетъ нынѣ до

80 суконныхъ фабрикъ съ производствомъ на сумму свыше $2^1/_2$ милліоновъ рублей въ годъ. Кромѣ того, въ Бѣлостокскомъ уѣздѣ, опять не считая г. Бѣлостока, находится до 150 мукомольныхъ мельницъ и девять пивоваренныхъ заводовъ. Всѣхъ-же фабрикъ и заводовъ въ этомъ уѣздѣ считается 285 съ производствомъ на сумму свыше 3 милліоновъ рублей въ годъ. Впрочемъ, о значеніи Бѣлостокскаго промышленнаго района будетъ сказано нѣсколько дальше.

За станціей Левицкой рельсовый путь направляется къ *с. Староселъцамъ* и пересѣкаетъ линію С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги, въ одной верстѣ отъ этого пересѣченія и въ 583 верстахъ отъ Казатина лежитъ станція

Старосельцы, имѣющая большое значеніе въ желѣзнодорожномъ отношеніи; здѣсь находится управленіе участками пути и тяги, мастерскія для малаго и средняго ремонта подвижного состава и паровозное депо; сосредоточеніе въ этомъ пунктѣ значительнаго числа желѣзнодорожныхъ служащихъ вызвало устройство въ Старосельцахъ двухкласнаго народнаго училища, содержимаго на счетъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ; въ училищѣ этомъ обучается до 100 мальчиковъ и дѣвочекъ, изъ числа дѣтей низшихъ служащихъ на Юго-Западныхъ дорогахъ. Само по себѣ сел. Старосельцы ничѣмъ не замѣчательно и его слѣдуетъ разсматривать только какъ пригородъ Бѣлостока,

отъ котораго оно находится въ 3 верстахъ по грунтовой дорогѣ.

Отъ станціи Старосельцы отдѣляется желѣзнодорожная вѣтвь длиною 4 версты, идущая къ *г. Бѣлостоку* и примыкающая къ путямъ С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги; въ пунктѣ соединенія находится станція

Бѣлостокъ, принадлежащая къ числу весьма оживленныхъ желѣзнодорожныхъ станцій какъ въ отношеніи пассажирскаго, такъ равно и товарнаго движенія. Городъ Бѣлостокъ расположенъ на небольшой рѣчкѣ Бѣлой, притокѣ р. Супрасли, впадающей въ р. Наревъ; большое значеніе городу придаетъ нахожденіе въ пунктѣ соединенія трехъ желѣзнодорожныхъ линій: Юго-Западныхъ, С.-Петербурго-Варшавской и Бѣлостокско-Барановичской вѣтви Полѣсскихъ дорогъ. Въ настоящее время это большой, вполнѣ благоустроенный городъ, который, хотя и числится уѣзднымъ, но далеко лучше многихъ губернскихъ городовъ; жителей въ немъ до 65 т. д. об. пола; городъ содержится чисто, почти весь вымощенъ, имѣетъ много хорошихъ домовъ, трамвай и вообще производитъ на пріѣзжаго самое благопріятное впечатлѣніе.

Здѣсь находится реальное училище и институтъ благородныхъ дѣвицъ, не считая нѣсколькихъ низшихъ школъ, училищъ и частныхъ пансіоновъ.

Основаніе Бѣлостоку приписывается Гедимину; городъ этотъ долго составлялъ собствен-

ность разныхъ польскихъ вельможъ. При третьемъ раздѣлѣ Польши Бѣлостокъ отошелъ къ Пруссіи и былъ выкупленъ правительствомъ изъ частныхъ рукъ, а по Тильзитскому миру въ 1807 г. присоединенъ къ Россіи. Въ настоящее время г. Бѣлостокъ является центромъ вокругъ котораго группируется цѣлый рядъ фабрично-заводскихъ предпріятій, занимающихся переработкою шерсти и разбросанныхъ по пространству Бѣлостокскаго и сосѣднихъ уѣздовъ Гродненской губерніи. Вся эта мѣстность составляетъ, такъ называемый, Бѣлостокскій промышленный районъ, принадлежащій по размѣрамъ оборотовъ своихъ фабрикъ и заводовъ къ числу наиболѣе производительныхъ округовъ Европейской Россіи; экономическая связь отдѣльныхъ городовъ и мѣстечекъ, въ предѣлахъ названнаго промышленнаго района съ г. Бѣлостокомъ такъ сильна, что говоря о промышленномъ значеніи Бѣлостока, нельзя не сказать нѣсколько словъ о производительныхъ силахъ Бѣлостокскаго района вообще.

Крупныя шерстяныя фабрики возникли здѣсь въ первые годы настоящаго столѣтія въ имѣніяхъ мѣстныхъ землевладѣльцевъ Сапѣги (въ м. Ружанахъ) и Поплавскаго (въ Холмскѣ), а также въ г. Волковыскѣ. Въ 1815 году, кромѣ указанныхъ большихъ фабрикъ, существовало въ этой мѣстности до 50 сукноваленъ; выдѣлывалось сукно, фланель, байка, одѣяла всего на сумму до 300 т.

руб. ассигн. По тому времени подобные размѣры производства были весьма значительными. Дальнѣйшій толчекъ развитію фабричной промышленности дало обложеніе въ 1832 году пошлиной польскихъ суконъ, ввозимый въ Россію; къ этому времени относится основаніе однимъ мѣстнымъ землевладѣльцемъ нѣмецкой колоніи Михалево-Незабудки, населенной вывезенными ими изъ заграницы 29 семействами нѣмцевъ ткачей и мастеровъ и основаніе колоніи Цѣхановецъ, около мѣстечка того же имени; тогда же, именно въ 1834 году въ мѣстечкѣ Супрасль открыта первая крупная фабрика Захерта; чрезъ три года тамъ же устроена первая специальная красильная фабрика. Въ 1840 году въ мѣстечкѣ Хорощи основана одна изъ самыхъ крупныхъ фабрикъ Мооса, съ оборотомъ почти въ 200.000 руб.; теперь эта фабрика производитъ на 850.000 рублей въ годъ. Городъ Бѣлостокъ до начала сороковыхъ годовъ принималъ весьма слабое участіе въ фабричной промышленности и сосредоточивалъ свою дѣятельность на торговлѣ внутренней и внѣшней. Но уже въ началѣ сороковыхъ годовъ здѣсь возникла первая суконная фабрика и съ этого времени фабрично-заводская промышленность стала здѣсь быстро развиваться. Въ настоящее время во всемъ Бѣлостокскомъ промышленномъ районѣ насчитывается около 200 фабрикъ съ общей суммой производства свыше 7 милліоновъ рублей. Самая техника

производства стоитъ здѣсь на весьма высокой степени развитія; на большихъ фабрикахъ введены всѣ новѣйщія приспособленія и машины лучшихъ конструкцій, которыя въ большинствѣ случаевъ выписываются изъ заграницы (Бельгія, Саксонія и др.) и Варшавы.

Для фабрикатовъ высшихъ сортовъ получается шерсть самаго высокаго качества изъ Англіи. Бѣлостокскія фабрики выдѣлываютъ самый разнообразный шерстяный товаръ по качеству и цѣнности, начиная отъ самыхъ высшихъ сортовъ пальтоваго драпа и корта, дамскаго моднаго товара, мужскаго трико и кончая самыми дешевыми сортами, не отличающимися особенной добротностью. Бѣлостокскія сукна и одѣяла едва ли не лучшія во всей Имперіи; фабрики Моэса, Рибберта, Якоби, Коммихау славятся своими издѣліями не только въ Россіи, но и заграницей, куда сбываютъ не малое количество своихъ фабрикатовъ.

Отъ станціи Старосельцы рельсовый путь принимаетъ сѣверо-западное направленіе и дѣлаетъ нѣсколько поворотовъ, обходя встрѣчающіеся по пути холмы и неровности почвы. На 605 верстѣ отъ Казатина лежитъ станція

Кнышинъ, въ трехъ верстахъ отъ которой находится заштатный *городъ Кнышинъ*. Нынѣ это небольшой городокъ, раскинувшійся на правомъ берегу рѣчки Ястранки, среди низменной луговой равнины, прилегающей къ озеру Сигизмунда-Ав-

густа; жителей въ немъ не болѣе $3^1/_2$ тыс. д. об. пола. Въ началѣ XVI в. Кнышинъ принадлежалъ Виленскому воеводѣ Николаю Радзивиллу; сынъ его Николай, епископъ Жмудскій и воспитатель Сигизмунда-Августа, отказалъ этотъ городъ Сигизмунду. Послѣдній, будучи еще принцемъ, живалъ здѣсь долгое время, занимаясь охотою на зубровъ и конскими заводами. Въ то время въ Кнышинѣ былъ королевскій дворецъ съ садами и звѣринецъ. Здѣсь въ 1572 г. скончался Сигизмундъ-Августъ, привезенный больнымъ изъ Варшавы.

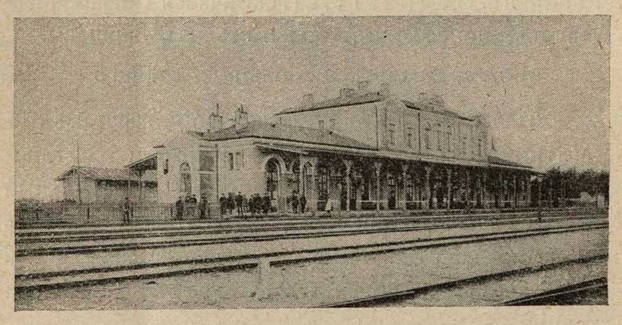
Минуя, за симъ, небольшую станцію

Моньки, находящуюся въ 609 верстахъ отъ Казатина и въ 37 верстахъ отъ Граева, желѣзнодорожный путь направляется прямо на заштатный городъ *Гоніондзъ*, не доходя до котораго дѣлаетъ поворотъ на сѣверо-западъ и пересѣкаетъ рѣку Бобръ около крѣпости *Осовецъ*, гдѣ расположена станція

Осовецъ. Здѣсь находится сильная крѣпость на берегахъ р. Бобра. Самое же селеніе Осовецъ находится въ Ломжинской губерніи.

Отъ ст. Осовецъ идетъ дорога въ помянутый выше заштатный городъ Гоніондзъ, лежащій на р. Бобрѣ; городъ этотъ, находясь на судоходной рѣкѣ, имѣетъ нѣкоторое торговое значеніе; торговые обороты главнымъ образомъ сосредоточиваются на отправкѣ въ Варшаву зерноваго хлѣба.

Далѣе, за станціею Осовцемъ рельсовый путь вступаетъ въ предѣлы Ломжинской губерніи, входящей въ составъ Привислянскаго края и на 656 вер. отъ Казатина достигаетъ пограничной станціи Граево. М. Граево имѣетъ исключительно значеніе какъ пограничный пунктъ; здѣсь находится таможня и чрезъ Граево идутъ транпорты товаровъ, направляющіеся въ Кенигсбергъ и Данцигъ, а равно обратно.



Станція Граево.

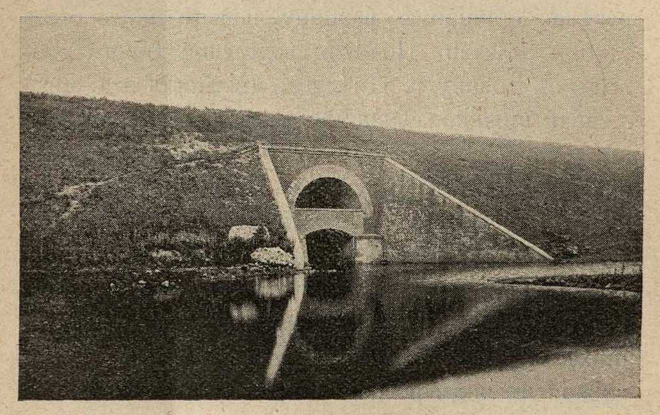
Въ шести верстахъ отъ Граево на прусской сторонѣ лежитъ станція *Простkенъ-Зальцведель*, а за нею сильная прусская крѣпость *Лыкъ*.

Пограничная наша станція по своей обширности и благоустройству представляетъ большой контрастъ, сравнительно съ убогою и грязноватою прусскою пограничною станціею.

Бессарабская вѣтвь.

Раздѣльная, большая станція главной линіи Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, служитъ исходнымъ пунктомъ *Бессарабской вѣтви*. Рельсовый путь идетъ первоначально на юго-западъ, пересѣкая обширную равнину, перерѣзанную оврагами и балками. Полотно желѣзной дороги входитъ въ долину р. Днѣстра; мѣстность эта, обращенная широкораздвинувшимися склонами къ Черному морю, въ знойное лѣто подвергается умѣряющему дѣйствію морскихъ вѣтровъ и вообще не испытываетъ рѣзкихъ перемѣнъ температуры столь обычныхъ въ другихъ мѣстахъ Херсонской губерніи. Южные вѣтры несутъ морскую влагу далеко вверхъ по теченію р. Днѣстра и впадающихъ въ него рѣчекъ, оставляя слѣды своего вліянія въ видѣ роскошно развивающейся растительности. Долина р. Днѣстра—сплошной садъ; фруктовые сады смѣняются виноградниками, далѣе слѣдуютъ табачныя плантаціи, огороды, баштаны, на которыхъ разводятся арбузы, дыни и тыквы. Для жителя сѣверныхъ и центральныхъ губерній долина р. Днѣстра съ ея живописными видами, могучею растительностью, оригинальными

типами представителей мѣстнаго населенія имѣетъ захватывающій интересъ. Окружающая обстановка далеко не обычна, проносящіяся предъ глазами картины новы, но въ тоже время кругомъ слышится русская рѣчь, хотя временами и испорченная, попадаются чисто русскіе типы и чувствуется, что все это часть Россіи, часть того могучаго организма, который наполнилъ собою половину Европы и Азіи, соединилъ въ одно цѣлое и ассимилировалъ цѣлый рядъ племенъ и народовъ.



Труба на Кучурганской насыпи.

На 13 верстѣ отъ Раздѣльной расположена станція

Кучурганъ, получившая названіе отъ р. *Кучургана,* которую полотно желѣзной дороги переходитъ за этою станціею своеобразною (двухъ-

этажною каменною трубою. Въ сосѣдствѣ со станціею находится большая нѣмецкая колонія *Страсбургъ*. За Кучурганомъ рельсовый путь дѣлаетъ крутой поворотъ на сѣверо-западъ и минуя небольшую полустанцію

Новосавицкую, расположенную въ степной, безлѣсной мѣстности, направляется къ *уѣздному городу Тирасполю*. Здѣсь, въ 43 верстахъ отъ Раздѣльной находится станція

Тирасполь, расположенная въ непосредственномъ сосѣдствѣ съ городомъ. Тирасполь лежитъ на лѣвомъ берегу Днѣстра и нынѣ имѣетъ до 30 тыс. жителей; онъ весь потонулъ въ садахъ и виноградникахъ, но несмотря на это имѣетъ мало привлекательнаго для туриста: пыльныя, плохо содержимыя улицы, самые обыкновенныя, а въ большинствѣ случаевъ даже мизерныя постройки оставляютъ далеко неблагопріятное впечатлѣніе. Лучше всего содержится мѣстность, занимаемая упраздненною крѣпостью, гдѣ квартируютъ войска. Тирасполь не принадлежитъ къ числу древнихъ поселеній этого края. До присоединенія къ Россіи Очаковской области въ 1791 году здѣсь существовала молдаванская рыбацкая деревня *Суклея*; послѣ Ясскаго мира на мѣстѣ Суклеи была основана крѣпость и рядомъ съ нею возникъ городъ; названіе ему дано въ память о древне-греческомъ городѣ Тирасѣ, который, однако, находился не

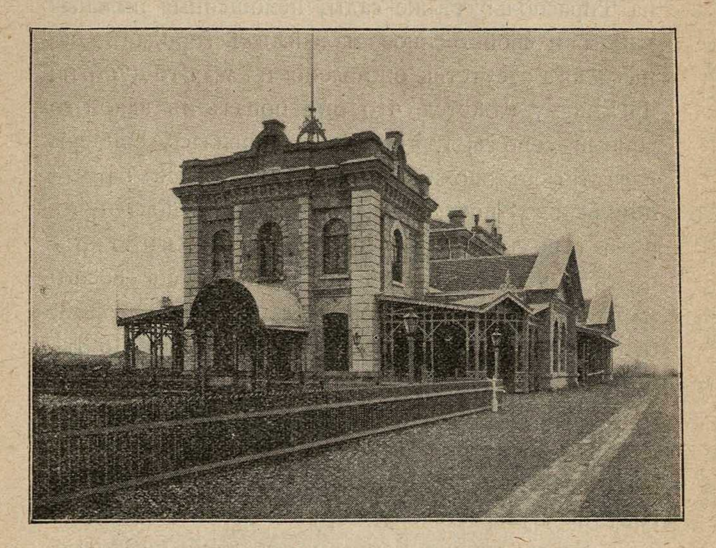
въ этомъ мѣстѣ. Въ Тирасполѣ, какъ уже сказано выше, много фруктовыхъ садовъ и виноградниковъ, и отсюда идутъ большія партіи фруктовъ во внутреннія губерніи Россіи. Но замѣчательно то, что тираспольскіе жители испытываютъ недостатокъ во фруктахъ и на мѣстѣ, въ Тирасполѣ, купить мало-мальски порядочныхъ фруктовъ почти невозможно: весь урожай еще съ весны закупается пріѣзжими торговцами, послѣ сбора все отправляется по желѣзной дорогѣ и для продажи на мѣстѣ ничего не остается.

Въ 6 верстахъ отъ Тирасполя, на правомъ берегу р. Днѣстра, находится имѣніе *Кицканы* Л. Л. Звѣржхановскаго; имѣніе это не велико, заключаетъ въ себѣ всего только около 1400 десятинъ, но обращаетъ на себя вниманіе садами и виноградниками, занимающими пространство до 700 десятинъ.

Отъ Тирасполя рельсовый путь идетъ прямо на западъ. На лѣво изъ оконъ вагона виднѣется село *Терновка*, пріобрѣтшее въ 1897 году печальную извѣстность по разыгравшейся здѣсь трагической смерти 24 человѣкъ старообрядцевъ, лишившихъ себя жизни путемъ погребенія заживо. Далѣе, желѣзная дорога пересѣкаетъ р. Днѣстръ и вступаетъ въ предѣлы Бессарабіи. На 56 верстѣ отъ Раздѣльной расположена станція

Бендеры. Большое нѣсколько лѣтъ тому

назадъ выстроенное по проекту инженера А. В. Кобелева, зданіе вокзала останавливаетъ на себѣ вниманіе путника; оно особенно рѣзко бросается въ глаза послѣ маленькаго тѣснаго зданія пассажирской станціи въ Раздѣльной, о кото-



Станція Бендеры.

ромъ было сказано раньше при описаніи линіи Кіевъ-Одесса. Вокзалъ въ Бендерахъ съ его высокими комнатами и большими окнами является нынѣ лучшимъ вокзаломъ на Бессарабской вѣтви. Бендеры — бывшая крѣпость. На разстояніи менѣе

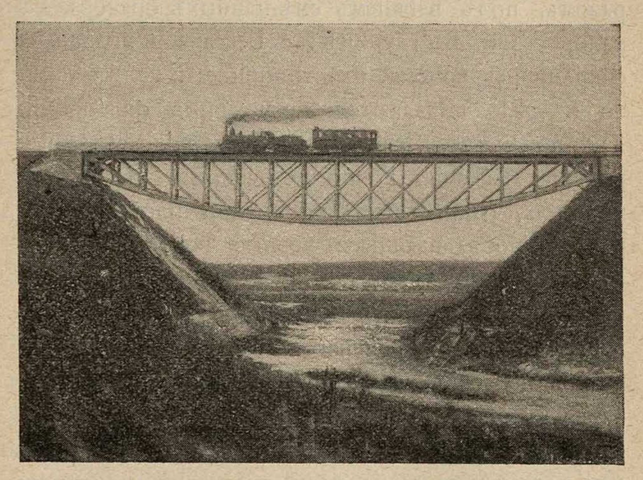
одной версты отъ этой бывшей крѣпости, внизъ по р. Днѣстру, *лежитъ городъ Бендеры* съ населеніемъ болѣе 32 тыс. душъ об. пола, нынѣ уѣздный городъ Бессарабской губерніи, въ общемъ довольно ординарный и по своей внѣшности очень похожій на Тирасполь: тѣ-же сады, немощенныя пыльныя улицы и свойственное маленькимъ городамъ нашего юга отсутствіе оживленія и какая-то пустота; пріѣзжему кажется, что онъ попалъ въ какой то сонный городъ, гдѣ жизнь остановилась. Бендеры извѣстны съ эпохи владычества генуэзцевъ на черноморскомъ побережьи; затѣмъ они попали въ руки турокъ, которые создали здѣсь сильную крѣпость. Съ именемъ этой крѣпости связано, воспоминаніе о шведскомъ королѣ Карлѣ XII, который, будучи разбитъ Петромъ Великимъ подъ Полтавою, бѣжалъ въ предѣлы Турціи и долго жилъ въ Бендерахъ. Во время войнъ Россіи съ Турціей Бендеры неоднократно брали русскія войска; но окончательное присоединеніе состоялось въ 1812 году по Бухарестскому миру.

Близъ станціи Бендеры отъ линіи желѣзной дороги отдѣляется *Варницкая вѣтвь*, направляющаяся къ пристани на р. Днѣстрѣ при сел. *Варницѣ*; хлѣбные грузы, идущіе сплавомъ по рѣкѣ Днѣстру, здѣсь перегружаются въ вагоны для дальнѣйшей отправки по желѣзной дорогѣ.

Отъ станціи Бендеръ рельсовый путь поворачиваетъ на сѣверъ и нѣкоторое время идетъ

параллельно теченію р. Днѣстра; а далѣе направляется на западъ. На 64 верстѣ отъ Раздѣльной лежитъ небольшан полустанція

Калфа, окрестности которой представляютъ изъ себя широкую безлѣсную степь, перерѣзанную невысокими пологими пригорками.



Мостъ на рѣкѣ Калфѣ.

Далѣе, на 77 верстѣ отъ Раздѣльной находится станція

Бульбоки тоже небольшой остановочный пунктъ, заброшенный въ степи и имѣющій главнымъ образомъ значеніе, какъ мѣсто отправки хлѣбныхъ грузовъ—пшеницы и кукурузы.

По мѣрѣ удаленія отъ р. Днѣстра, на станціяхъ встрѣчается все болѣе и болѣе *молдаванъ*,

причемъ, чѣмъ дальше углубляешься въ Бессарабію, тѣмъ представители этой народности являются предъ глазами наблюдателя болѣе характерными; въ Приднѣстровьи ярко выраженный молдавскій типъ уже составляетъ исключеніе; здѣсь они подверглись нѣкоторой руссификаціи, главнымъ образомъ, подъ вліяніемъ смѣшанныхъ браковъ съ малороссами. Въ глубинѣ же Бессарабіи молдаване сохранились во всей ихъ типичности; между ними то и дѣло попадаются характерныя физіономіи дако-романскаго типа, напоминающія античныя римскія изваянія. Тонко очерченный энергичный профиль, открытый лобъ, прямой или орлиный римскій носъ, вьющіеся черные волосы, черные глаза, красиво закинутая голова—все это такъ и вызываетъ въ воображеніи какую-нибудь фигуру съ древне-римскаго форума. Молдавскій языкъ, несмотря на множество славянскихъ и отчасти турецкихъ словъ, несомнѣнно, составляетъ характерную вѣтвь романскихъ нарѣчій. Филологи находятъ въ немъ, на ряду съ древне-латинскими словами и этрусскія, которыя давно исчезли даже въ литературномъ латинскомъ языкѣ. Въ народной жизни сохранилось много обычаевъ, носящихъ на себѣ отпечатокъ древняго Рима. Кто бывалъ въ Италіи, особенно въ глубинѣ страны, въ глухой италіанской провинціи, кто присматривался къ тамошней народной жизни, тотъ всегда можетъ подмѣтить у молдаванъ много общаго даже съ со-

временнымъ намъ италіанскимъ народомъ. Тѣ же обычаи, та же пища, въ которой на первомъ планѣ стоитъ тамъ полента, а здѣсь—мамалыга; тѣ же возы и арбы, тѣ же ковры, узоры которыхъ, какимъ то совсѣмъ непонятнымъ образомъ, передаваясь изъ поколѣнія въ поколѣніе, перелѣтели съ береговъ Тибра на берега Дуная и Днѣстра.

На 94-й верстѣ отъ Раздѣльной находится станція

Мирены, лежащая на границѣ Бендерскаго и Кишиневскаго уѣздовъ. Полотно желѣзной дороги продолжаетъ пересѣкать по прежнему широкую безлѣсную равнину, мѣстами распаханную а мѣстами покрытую лугами, на которыхъ пасутся отары овецъ.

«Здѣсь лирой сѣверной пустыни оглашая,
«Скитался я»...

говоритъ А. С. Пушкинъ въ своемъ стихотвореніе «Къ Овидію». Но отъ прежнихъ пустынь нынѣ не осталось и слѣда; теперь Бессарабія принадлежитъ къ числу наиболѣе густо населенныхъ мѣстностей Европейской Россіи и здѣсь уже нѣтъ свободы для кочевокъ большихъ таборовъ цыганъ, воспѣтыхъ А. С. Пушкинымъ.

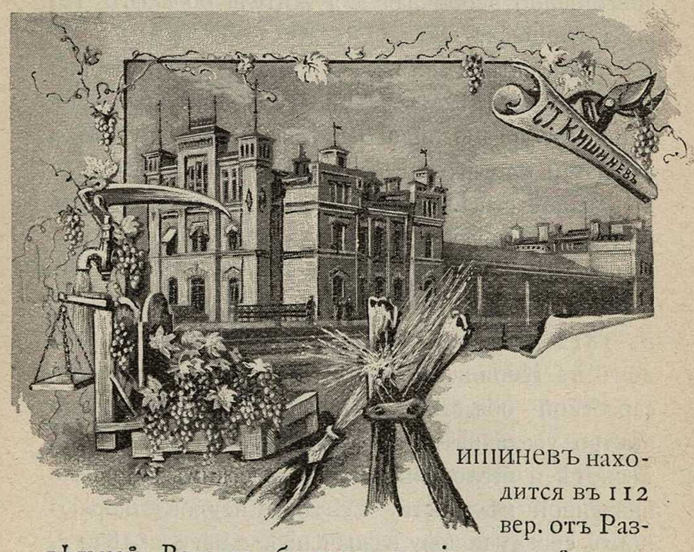
«Цыганы шумною толпою
«По Бессарабіи кочуютъ
«Они сегодня надъ рѣкою
«Въ шатрахъ изодранныхъ ночуютъ.

«Какъ вольность веселъ ихъ ночлегъ
И мирный сонъ подъ небесами»...

Въ началѣ настоящаго столѣтія, когда здѣсь жилъ Пушкинъ, по Бессарабіи бродили большіе цыганскіе таборы. Нынѣ массовыя перекочевки съ мѣста на мѣсто цыганскаго населенія воспрещены и цыганскіе таборы состоятъ всего-на-всего изъ двухъ или трехъ семействъ. Нашъ поэтъ идеализировалъ жизнь цыганъ, ихъ стремленіе къ безграничной свободѣ, отвращеніе къ условностямъ городской жизни. Въ дѣйствительности едва ли много поэтическаго въ жизни бѣднаго племени, ведущаго скитальческую жизнь. Въ настоящее время таборъ бессарабскихъ цыганъ состоитъ всего изъ нѣсколькихъ шатровъ; кочуютъ вмѣстѣ цыгане одного ремесла, напр. кузнецы отдѣльно, сапожники, башмачники тоже отдѣльно и т. д. Впрочемъ, чѣмъ далѣе тѣмъ болѣе прививается среди цыганъ стремленіе къ осѣдлой жизни; во многихъ селеніяхъ Кишиневскаго и Оргѣевскаго уѣздовъ нынѣ проживаютъ цыгане, занимающіеся хлѣбопашествомъ; далѣе, почти въ каждомъ селѣ Бессарабіи живетъ по нѣскольку цыганскихъ семействъ, занимающихся на ряду съ земледѣліемъ разнаго рода ремеслами...

Поѣздъ подходитъ къ Кишиневу, который какъ-то сразу появляется предъ глазами путника, что является результатомъ нахожденія города на на обширной плоской равнинѣ. Видъ города изъ

окна вагона самый обыкновенный: Кишиневъ не можетъ похвалиться красотою своего мѣстоположенія. Станція



Кишиневъ находится въ 112 вер. отъ Раздѣльной. Вокзалъ, большое зданіе изящной архитектуры, построенъ еще во время эксплоатаціи Бессарабской вѣтви Русскимъ Обществомъ Пароходства, Торговли и Одесской желѣзной дороги. Во время сооруженія Бессарабской вѣтви онъ находился за городомъ, но теперь Кишиневъ разросся и тотчасъ же отъ вокзала начинается длинная широкая улица, по которой проложены рельсы конно-желѣзной дороги. Внѣшній видъ Кишинева сразу показываетъ наблюда-

телю, что это самый обыкновенный провинціальный городъ: маленькіе домики, отсутствіе оживленія на улицахъ и какая то не свойственная и совершенно необычная для жителя большаго города тишина...

Кишиневъ впервые упоминается въ первой четверти XV вѣка; въ 1788 году онъ былъ разрушенъ турками при отступленіи отъ русскихъ войскъ и съ того времени представлялъ изъ себя небольшое селеніе Кишинку, составляющее теперь нижнюю, старую часть города. Новая, нынѣ главная часть города, въ началѣ нынѣшняго столѣтія была покрыта густымъ лѣсомъ. Съ присоединеніемъ въ 1812 году Бессарабіи къ Россіи и съ переводомъ въ Кишиневъ гражданскаго управленія Бессарабской области, населеніе Кишинева стало быстро увеличиваться и старый городъ, по своей тѣснотѣ и нездоровымъ климатическимъ условіямъ низменной мѣстности, сдѣлался неудовлетворяющимъ своему новому назначенію. 2 августа 1834 г. былъ утвержденъ планъ новаго города и съ этого времени лѣсное пространство, песчаное и бугроватое, начало превращаться въ ровную покатость, на которой возникъ новый городъ съ правильно разбитыми кварталами и широкими прямыми улицами, обсаженными деревьями.

Главная улица города носила прежде названіе Московской, а со времени пребыванія въ Кишиневѣ въ 1877 году Императора Александра II

именуется *Александровскою*. На этой улицѣ находятся главныя сооруженія города: каѳедральный соборъ, памятникъ Императору Александру II-му, архіерейскій домъ, называемый «митрополіей», духовная семинарія, губернаторскій домъ, лютеранская кирха и пр.; на эту же улицу выходитъ городской садъ съ поставленнымъ въ немъ памятникомъ Пушкину.

Каѳедральный соборъ стоитъ среди площади—сквера; колокольня устроена отдѣльно отъ храма; входомъ въ скверъ и соборъ служатъ выступающія на Александровскую улицу, такъ называемыя, Святыя ворота, сводъ которыхъ поддерживается 16 колоннами коринѳскаго ордена изъ цѣльнаго камня. Соборъ сооруженъ въ 1836 году на счетъ казны; архитектура его итальянская. Въ храмѣ погребены архіепископы кишиневскіе и хотинскіе: Димитрій и Антоній и архіепископъ иринопольскій Григорій. На отливку колоколовъ, по повелѣнію Императора Николая I, было отпущено 1000 пудовъ мѣди изъ турецкихъ пушекъ.

Памятникъ Императору Александру II. Въ Бозѣ почивающій Императоръ Александръ II Николаевичъ въ началѣ русско-турецкой войны 1877—1878 гг. находился въ Кишиневѣ. Его Величество прибылъ въ Кишиневъ 12 апрѣля 1877 года, въ 9 часовъ утра. Встрѣченный въ мѣстномъ каѳедральномъ соборѣ духовенствомъ во главѣ съ епископомъ Павломъ, Императоръ отправился на Рыш-

кановское скаковое поле, гдѣ, послѣ молебствія, былъ обнародованъ высочайшій манифестъ объ объявленіи войны Турціи, а затѣмъ епископъ благословилъ войско въ походъ. Дѣлая почти ежедневно смотры войскамъ, отправлявшимся на войну, Императоръ пробылъ въ Кишиневѣ по 20 апрѣля. Для увѣковѣченія времени пребыванія Императора въ Кишиневѣ поставленъ памятникъ, составляющій украшеніе города. Памятникъ состоитъ изъ фигуры Императора во весь ростъ, въ царской порфирѣ; правая рука держитъ свитокъ, на которомъ вырѣзано: «12 апрѣля» (день объявленія манифеста о войнѣ); лѣвая рука опущена на установленную на пьедесталѣ державу. На лицевой сторонѣ мраморнаго постамента помѣщена надпись: «Царю-Освободителю Александру II 19 февраля 1855 г.— 1 марта 1881 г.» У постамента, по угламъ, укрѣплены двухглавые орлы съ распростертыми крыльями, а весь памятникъ окруженъ красивою цѣпью, прикрѣпленною къ гранитнымъ тумбамъ.

Памятникъ А. С. Пушкину. Поэтъ прожилъ въ столицѣ Бессарабіи съ послѣднихъ чиселъ сентября 1820 г. по іюнь 1823 года. Памятникъ Пушкину сооруженъ въ городскомъ саду на круглой площадкѣ. Онъ имѣетъ весьма скромный видъ: на каменномъ квадратѣ установлена небольшая колонна изъ темнаго отшлифованнаго гранита, вверху которой укрѣпленъ удачно исполненный бюстъ поэта съ обнаженной головой и съ накинутымъ

на плечи плащемъ. Внизу колонны, на выступающемъ изъ нея квадратѣ, вырѣзаны надписи: на лицевой сторонѣ—«Пушкину 26 мая 1885 года» (день установки памятника), а на задней сторонѣ:

«Здѣсь лирой сѣверной пустыни оглашая
«Скитался я...
1820, 1821, 1822, 1823».

Годы означаютъ время пребыванія поэта въ Кишиневѣ. Отъ памятника идетъ вглубь сада густая липовая аллея, въ которой поэтъ часто прогуливался и отдыхалъ. Въ честь его она названа Пушкинскою.

Кишиневъ, являясь административнымъ центромъ Бессарабіи, въ тоже время имѣетъ довольно большое *торговое значеніе*. Обороты мѣстной торговли сосредоточиваются главнымъ образомъ на операціяхъ съ кукурузою, пшеницею, виноградомъ, виномъ, шерстью, табакомъ и фруктами, какъ свѣжими, такъ и сушеными. За послѣдніе годы особенно развивается отправка отсюда сушеныхъ фруктовъ, которые идутъ во внутреннія губерніи и постепенно вытѣсняютъ фруктовые консервы заграничнаго происхожденія.

Что касается *фабрично-заводской* промышленности г. Кишинева, то таковая стала развиваться лишь въ самое послѣднее время; нынѣ здѣсь дѣйствуетъ большая паровая мукомольная мельница, нѣсколько табачныхъ фабрикъ, винокуренный заводъ, производящій, между прочимъ, коньякъ, и

еще нѣсколько мелкихъ фабрично-заводскихъ предпріятій, принадлежащихъ къ категоріи повсемѣстно распространенныхъ предпріятій.

За Кишиневомъ рельсовый путь принимаетъ сѣверо-западное направленіе. Мѣстами появляются и сопровождаютъ полотно дороги холмы и пригорки. Встрѣчающіеся по пути селенія и мѣстечки окружены виноградниками, являющимися во многихъ пунктахъ Бессарабской губерніи едва ли не главнымъ источникомъ дохода. Виноградарство въ Бессарабіи распространено повсемѣстно, какъ у крестьянъ, такъ и у помѣщиковъ. Крестьянскіе сады поставлены весьма плохо; у нихъ разводятся исключительно мѣстные сорта винограда и притомъ посадка виноградныхъ лозъ производится въ перемежку съ фруктовыми деревьями, развѣсистыми орѣхами и проч.; даже случается видѣть среди виноградныхъ кустовъ гряды овощей, посѣвы кукурузы. На помѣщичьихъ земляхъ, дѣло разведенія винограда, поставлено значительно лучше; разводятся лозы, вывезенныя изъ Франціи, производится своевременно перекопка виноградниковъ, подрѣзка и очистка лозъ. Въ Бессарабіи подъ виноградниками занято до 70 тыс. десятинъ земли и одно это уже показываетъ значеніе виноградарства для мѣстнаго населенія. Сборъ винограда производится иногда въ концѣ августа, иногда 8 сентября и бываетъ въ полномъ разгарѣ около половины сентября. Урожай винограда въ

отдѣльныхъ частяхъ губерніи весьма различенъ. Въ переводѣ на вино, максимальный урожай доходитъ до 2000 ведеръ съ десятины, но въ Кишиневскомъ уѣздѣ обыкновеннымъ урожаемъ считается до 400 ведеръ съ десятины. Почти повсемѣстно въ Бессарабіи вино продается молодымъ; понятно, цѣна на такое вино стоитъ самая низкая, но вино охотно раскупается одесскими, московскими и варшавскими торговцами, для которыхъ дешевое бассарабское вино является матеріаломъ для фабрикаціи смѣсей, выпускаемыхъ подъ громкими французскими названіями. Винодѣліе въ Бессарабіи сдѣлало большіе успѣхи за послѣдніе десять-пятнадцать лѣтъ, когда явился усиленный спросъ на русскія вина. Наибольшей извѣстностью пользуются вина землевладѣльцевъ: Казиміра, Томульца, кн. Манукъ-Бея, Кристи, Дерожинскаго и Понсэ.

На 136 вер. отъ Раздѣльной лежитъ станція

Страшены, въ 2 верстахъ отъ большаго промышленнаго мѣстечка *Страшени*, ведущаго торговлю зерновымъ хлѣбомъ и имѣющаго значеніе какъ мѣстный рынокъ, на который свозится хлѣбъ для продажи окрестнымъ крестьянскимъ населеніемъ.

Далѣе, на 159 верстѣ отъ Раздѣльной расположена станція

Калarашъ. Около самой станціи находится принадлежащее М. А. Дерожинскому *имѣніе*

Тузоры, гдѣ ведется на самыхъ широкихъ началахъ винодѣліе и эксплоатація фруктовыхъ садовъ. Въ имѣніи имѣются фруктовый водочный заводъ, фруктово-химическій для переработки винно-каменной кислоты, развито производство сухихъ фруктовъ американской сушки. Вообще имѣніе Тузоры, занимающее площадь въ 1.100 десятинъ, можно отмѣтить, какъ образецъ благоустроеннаго южно-русскаго хозяйства съ технической переработкой продуктовъ земледѣльческой культуры. Г. Дерожинскій лично ведетъ хозяйство уже 35 лѣтъ и является у насъ въ Россіи піонеромъ въ дѣлѣ производства фруктовыхъ консервовъ и отчасти винодѣлія. Въ настоящее время въ имѣніи Тузоры подъ фруктовыми садами находится 210 десятинъ, а подъ виноградниками—70 десятинъ земли. О размѣрахъ производства фруктовыхъ консервовъ нѣтъ точныхъ данныхъ, но судя по тому, что черносливъ Дерожинскаго получилъ широкое распространеніе и его можно найти во всѣхъ лучшихъ магазинахъ Одессы, Кіева, Москвы и Петербурга, должно прійти къ заключенію, что производство консервовъ въ имѣніи Тузоры—дѣло большое и имѣющее далеко не маловажное значеніе въ общемъ итогѣ промышленнаго развитія нашего юга.

За станціею Калarашемъ мѣстность измѣняется; начинаютъ появляться группы невысокихъ

горъ, которыя то сопровождаютъ рельсовый путь, то прорѣзываются полотномъ дороги. Горы эти пологи, покрыты мѣстами травой, мѣстами засажены фруктовыми садами и виноградниками; очертанія ихъ мягкія; онѣ разнообразятъ ландшафтъ, но не даютъ величественныхъ картинъ горныхъ странъ. Здѣсь природа не подавляетъ человѣка, а разсыпая свои блага—плодородную почву, мягкій здоровый климатъ—призываетъ къ дружной работѣ на пользу общую...

Минуя небольшую промежуточную станцію

Корнешты, лежащую въ 180 верстахъ отъ Раздѣльной, рельсовый путь дѣлаетъ нѣсколько поворотовъ, обходя встрѣчающіеся возвышенности, и направляется къ станціи

Пырлицѣ, находящейся въ 198 верстахъ отъ Раздѣльной.

За этой станціей полотно желѣзной дороги дѣлаетъ поворотъ на юго-западъ и почти безъ всякихъ уклоненій въ стороны направляется къ рѣкѣ Пруту, гдѣ при *мѣстечкѣ Унгени,* въ 212 верстахъ отъ Раздѣльной находится станція

Унгени, конечный пунктъ Бессарабской вѣтви. Рѣка Прутъ, служащая границей между Россіей и Румыніей, катитъ свои волны въ высокихъ извилистыхъ берегахъ, спускающихся къ водѣ пологими скатами. М. Унгени ведетъ значитель-

ную торговлю зерновымъ хлѣбомъ, сплавляемымъ сюда съ верховья р. Прута; затѣмъ здѣсь находится таможня; вообще м. Унгени имѣетъ значеніе, какъ пограничный торговый путь. Далѣе, за



Станція Унгени.

Унгенами начинается сѣть румынскихъ желѣзныхъ дорогъ и ближайшимъ болѣе важнымъ пунктомъ является городъ *Яссы*, самый значительный, послѣ Букарешта, городъ въ Румыніи.

Дунайская вѣтвь.

Бендеры, станція Бессарабской вѣтви, служитъ исходнымъ пунктомъ Дунайской вѣтви. Рельсовый путь, направляясь отъ названной станціи прямо на югъ, огибаетъ городъ Бендеры и нѣкоторое время идетъ почти параллельно теченію р. Днѣстра; затѣмъ, полотно желѣзной дороги уклоняется въ сторону и сдѣлавъ поворотъ на юго-западъ, подходитъ къ станціи

Каушаны, находящейся въ 23 верстахъ отъ Бендеръ. Нынѣ Каушаны большое промышленное мѣстечко, ведущее значительную торговлю хлѣбомъ и скотомъ. Но не далѣе, какъ въ срединѣ прошлаго столѣтія здѣсь находилась сильная крѣпость, бывшая лѣтнею резиденціею хановъ Буджакской орды. Отъ этой орды нынѣ осталось названіе *Буджакъ,* присвоенное южной части Бессарабіи. Съ XVI вѣка Буджакъ былъ заселенъ ногайцами, раздѣлившимися на орды и прославившимися своими набѣгами на сосѣднія страны. Въ Подоліи и Украйнѣ они были извѣсны подъ именемъ Буджаковъ и Буджацкихъ татаръ. Въ настоящее время на мѣстѣ прежнихъ татарскихъ ко-

чевокъ находятся колоніи, разведены виноградники и фруктовые сады.

Отъ станціи Каушанъ рельсовый путь принимаетъ западное направленіе и идетъ долиною *рѣки Ботны.* Окружающая мѣстность отличается своимъ плодородіемъ; посѣвы пшеницы смѣняются полями кукурузы; встрѣчающіеся по пути селенія и мѣстечки уже своимъ внѣшнимъ видомъ доказываютъ зажиточность мѣстнаго населенія. На 35 верстѣ отъ Бендеръ лежитъ станція

Заимъ, въ районѣ которой находится цѣлый рядъ зажиточныхъ нѣмецкихъ колоній, каковы: *Бородино*, *Березино*, *Клястицъ*, *Гофнунгсталь*, *Новая Павловка и Формушики.* Во всѣхъ этихъ колоніяхъ главное занятіе жителей—хлѣбопашество, но также большое значеніе имѣютъ здѣсь овцеводство и садоводство.

Отъ станція Заимъ рельсовый путь продолжаетъ итти по лѣвому берегу р. Ботны, на 52 верстѣ пересѣкаетъ таковую 40-саженнымъ мостомъ и на 54 верстѣ подходитъ къ станціи

Кайнары, которая имѣетъ значеніе исключительно какъ промежуточный остановочный пунктъ, причемъ, вслѣдствіе сравнительной близости Бессарабской вѣтви, а равно поворотовъ, которые дѣлаетъ здѣсь Дунайская вѣтвь, сфера вліянія этой станціи крайне ограничена.

Далѣе, на 77-й верстѣ отъ Бендеръ расположена станція

Злотій, отъ которой рельсовый путь дѣлаетъ крутой цоворотъ на югъ, направляясь первоначально параллельно теченію р. Прута, а затѣмъ постепенно приближаясь къ таковому.

На 94 вер. отъ Бандеръ расположена станія

Скиносы, въ 10 верстахъ отъ которой находится м. *Чимишлія*. Это большое торговое мѣстечко красиво раскинулось по возвышенности, прилегающей къ правому берегу рѣчки Когильнику; въ немъ до 4000 жителей, и оно имѣетъ значеніе, какъ мѣстный хлѣбный рынокъ, на который свозится хлѣбъ изъ сосѣднихъ селеній; обороты Чимишліи по торговлѣ хлѣбомъ опредѣляются суммою болѣе 500.000 рублей въ годъ.

За Скиносами рельсовый путь продолжаетъ итти на югъ, слѣдуя вдоль праваго берега рѣки Скиносы. Кругомъ широкая, безлѣсная степь, частію распаханная, а частію остающаяся лугомъ, на которомъ пасутся стада овецъ. Овцеводство здѣсь до настоящаго времени составляетъ видную отрасль мѣстной производительности и торговля шерстью является не маловажною статьею дохода въ бюджетѣ болгаръ и нѣмцевъ-колонистовъ. Временами поѣздъ проносится мимо болгарскихъ и нѣмецкихъ колоній, вокругъ которыхъ зеленѣютъ сады и виноградники. Дома въ колоніяхъ солидные, окруженные содержимыми исправно хозяйственными пристройками. Видно, что здѣсь на благодатномъ югѣ, среди тучнаго чернозема, дающаго

хорошіе урожаи, живется легче, чѣмъ на угрюмомъ сѣверѣ, гдѣ борьба съ природою и разными неблагопріятными условіями, требуетъ затратъ такой массы силъ, что нерѣдко подрывается энергія... Здѣсь природа сама идетъ навстрѣчу желающимъ работать, разсыпая свои дары, и людямъ остается только направлять естественныя силы края на пользу общую...

На 117 верстѣ отъ Бендеръ лежитъ станція

Лейпцигская. Здѣсь рельсовый путь подходитъ къ границамъ Аккерманскаго уѣзда; въ нѣсколькихъ верстахъ отъ станціи находится большая *нѣмецкая колонія Лейпцигъ*, которая помимо своего значенія какъ мѣстный хлѣбный рынокъ, обращаетъ на себя вниманія какъ едва-ли не единственный въ южной Бессарабіи *фабрично-заводской центръ;* въ Лейпцигѣ нынѣ дѣйствуетъ три большихъ паровыхъ мукомольнымъ мельницы, табачныя и суконныя фабрики, а также небольшой заводъ сельскохозяйственныхъ машинъ и орудій; послѣдній, впрочемъ, болѣе занимается ремонтомъ и починкою машинъ; самостоятельное же изготовленіе весьма ограничено.

За Лейпцигской, рельсовый путь пересѣкаетъ р. Когильникъ мостомъ въ 44 с. и, обходя встрѣчающіеся возвышенности, направляется къ станціи

Кульмской, находящейся на 137 верстахъ отъ Бендеръ. Станція эта получила свое названіе отъ расположенной вблизи нея большой *колоніи*

Кульмъ, находящейся на правомъ берегу р. Когильника. Берега послѣдняго усѣяны цѣлымъ рядомъ селенiй и колонiй, утопающихъ въ садахъ и виноградникахъ. Эта часть южной Бессарабiи принадлежитъ къ наилучшимъ мѣстностямъ края какъ по своему плодородiю, такъ и по климатическимъ условiямъ. Въ 10 верстахъ отъ станцiи Кульмской лежитъ богатая нѣмецкая колонiя *Тарутино,* представляющая значительный торговый центръ и мѣстный хлѣбный рынокъ съ оборотомъ болѣе $1^1/_2$ миллiона рублей въ годъ. Наконецъ, въ районѣ станцiи Кульмской находится *м. Комратъ,* населенное главнымъ образомъ болгарами. Мѣстечко это лежитъ на берегу р. Ялпухъ и основано близъ старой Ногайской усадьбы, получившей названiе отъ словъ *комуръ-атъ,* т. е. гнѣдой жеребецъ. Въ Комратѣ нынѣ до 6.000 жителей, ведется значительная торговля хлѣбомъ, виномъ и фруктами; кромѣ того, здѣсь находится реальное училище.

За станцiей Лейпцигской рельсовый путь выходитъ на водораздѣлъ между рѣками Кундукъ и Лунга, мѣстами полотно дороги прелегаетъ среди низкихъ пологихъ холмовъ, покрытыхъ южною степною растительностью и прорѣзаетъ большiя селенiя, тянущiяся длинною линiею вдоль полотна. Далѣе, желѣзнодорожый путь спускается въ долину р. Лунги, гдѣ расположена станцiя

Чадыръ-Лунга, находящаяся въ 158 вер. отъ Бендеръ. За этой станцiей рельсовый путь

продолжаетъ слѣдовать по долинѣ рѣки Лунги, а не далеко отъ впаденія послѣдней въ р. Ялпухъ находится станція

Тараклія, лежащая въ 182-хъ верстахъ отъ Бендеръ; районъ этой станціи не представляетъ никакихъ исключительныхъ особенностей. За Таракліей рельсовый путь спускается въ долину рѣки *Ялпуха,* составлявшей вплоть до послѣдней русско-турецкой войны, государственную границу между Россіей и Румыніей.

На 204-ой верстѣ отъ Бендеръ находится станція

Траяновъ-Валъ, одна изъ большихъ станцій Дунайской вѣтви, расположенная вблизи заштатнаго города Болградъ и напоминающая своимъ названіемъ эпоху владычества римлянъ въ древней Дакіи, нынѣшней Бессарабіи. Въ этомъ пунктѣ желѣзная дорога пересѣкаетъ *Нижній Траяновъ Валъ,* который является остаткомъ древности, свидѣтельствующимъ о совершавшихся здѣсь переворотахъ. Траяновъ Валъ или въ просторѣчіи «Траянъ», окружающій Буджакъ, начинается близъ впаденія рѣчки Ботны въ Днѣстръ у села Киркаешты и, направляясь къ западу подъ названіемъ Верхняго Траянаго Вала, проходитъ поперегъ Бендерскаго уѣзда и затѣмъ у м. Леова подходитъ къ р. Пруту; отъ Леова склоняется къ югу и идетъ по лѣвому берегу р. Прута до села Вадалуй Исаки; отсюда поворачиваетъ на востокъ

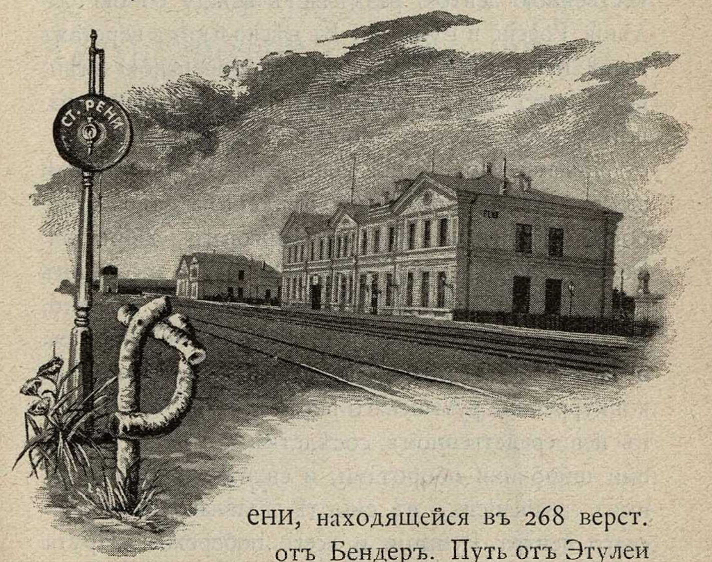
и, подъ названіемъ *Нижняго Траяноваго Вала,* тянется ломанными линіями, почти по самой границѣ, существовавшей вплоть до послѣдней восточной войны, къ озеру Сасыкъ. Вышина валовъ доходитъ въ настоящее время до 4 сажень и по одному этому можно судить о первоначальной вышинѣ ихъ за 16 или 17 столѣтій назадъ. Когда и кѣмъ сооружены Траяновы Валы—положительно не извѣстно; но археологи склоняются къ тому, что они возведены басторнами, жившими здѣсь до III вѣка христіанской эры. Названіе же ихъ Траяновыми, сохранившееся доселѣ въ народной памяти, весьма вѣроятно указываетъ на то время сооруженія валовъ, когда римскій императоръ Траянъ, въ концѣ I и началѣ II вѣка по Р. Х., велъ войны противъ Даковъ, обитателей Бессарабіи. Названіе это такъ утвердилось между туземцами, что они слово «Траянъ» обратили въ нарицательное для всѣхъ вообще древнихъ валовъ, встрѣчающихся во многихъ другихъ мѣстахъ Бессарабіи. Раскопки многочисленныхъ древнихъ римскихъ кургановъ этой мѣстности дали немало интереснаго археологическаго матеріала.

За станціей Траяновымъ Валомъ рельсовый путь дѣлаетъ поворотъ на югъ и входитъ, мимо обильныхъ рыбою озеръ, въ долину рѣкъ Прута и Дуная. Мѣстность эта, можно сказать, сплошной садъ: виноградникъ слѣдуетъ за виноградникомъ, а въ перемѣшку съ ними находятся плантаціи фруктовыхъ деревьевъ, въ осо-

бенности грецкихъ орѣховъ; въ проносящихся мимо селеніяхъ видны чимурныя (т. е. глинобитныя) постройки, крытыя камышемъ, вокругъ которыхъ царитъ изумительный порядокъ и безукоризненная чистота; все свидѣтельствуетъ о довольствѣ и зажиточности обывателей, среди которыхъ особенно бросаются въ глаза въ своихъ нарядныхъ красивыхъ курткахъ — кагаузы—мѣстные жители—магометане. Вся долина рр. Прута и Дуная поражаетъ своимъ плодородіемъ: что ни посѣешь, даетъ плодъ въ изумительномъ изобиліи; есть мѣста, владѣльцы которыхъ получаютъ до 30 кило кукурузы съ фальги, т. е. 55 четвертей съ десятины. Это, конечно, не заурядное явленіе, но тѣмъ не менѣе до извѣстной степени характеризуетъ положеніе дѣла. Вино качествомъ своимъ здѣсь не высоко, но выходы его также поражаютъ изобиліемъ; десятина виноградника даетъ 800—1000 ведеръ, такъ что ведро съ куста винограда не считается выходящимъ изъ ряда урожаемъ. Лѣсовъ нѣтъ; но отсутствіе лѣсовъ вознаграждаетъ обиліе камыша, который идетъ не только на топливо, но употребляется даже въ качествѣ строительнаго матеріала. Изъ него дѣлаются не только крыши, но всѣ заборы и ограды, а изъ одной породы камыша, такъ называемой папуры, довольно прочныя рогожи и циновки. Ко всѣмъ этимъ богатствамъ, даруемымъ землею, необходимо добавить еще обиліе прилегающихъ къ р. Дунаю озеръ рыбою.

На 227 в. отъ Бендеръ расположена станція Волконешты, отъ которой начинается довольно замѣтный спускъ съ плоскихъ возвышенностей въ долину р. Дуная; здѣсь рельсовый путь идетъ параллельно теченію р. Прута.

На 243 вер. отъ Бендеръ находится станція Этулея, называвшаяся ранѣе «Чишме», за которою полотно дороги дѣлаетъ поворотъ на западъ и направляется въ нѣкоторомъ разстояніи отъ озера *Кагула* къ станціи



Рени, находящейся въ 268 верст. отъ Бендеръ. Путь отъ Этулеи до Рени—одинъ изъ живописнѣйшихъ на Юго-Западныхъ дорогахъ. Проѣзжая большею частью косогорами по мѣстности, называемой «Баланъ»,

восхищенный взоръ путешественника обнимаетъ цвѣтущую картину Дунайской долины у ногъ своихъ со сверкающими вдали волнами мощнаго Дуная, оживляемаго массою зеленыхъ островковъ; а далѣе уже различаются суда, пароходы, лодки, виднѣется пристань у города Рени—и далеко въ синемъ туманѣ очертанія большого города—Галаца. *Г. Рени* небольшой, чистенькій, съ населеніемъ до 7.000 чел.; длиннымъ полукругомъ омываютъ его синія волны Дуная, который здѣсь широкою, величественною лентою раздѣляетъ между собою владѣнія Россіи и Румыніи. Въ нѣсколькихъ верстахъ выше Рени, въ Дунай впадаетъ тоненькою змѣйкою Прутъ. За Дунаемъ виднѣется пологій правый берегъ, мѣстами поросшій деревьями и кустарниками. Положеніе Рени великолѣпно: Дунай здѣсь является просто продолженіемъ моря, столбовой дороги всемірнаго торговаго движенія. Большія морскія суда, пароходы въ 1.200 тоннъ и болѣе свободно плаваютъ по Дунаю. Однако, не смотря на это, торговое значеніе Рени весьма ограничено, что является прямымъ послѣдствіемъ конкурренціи румынскаго порта *Галаца*, лежащаго въ непосредственномъ сосѣдствѣ съ Рени и своими широкими оборотами, и своимъ международнымъ значеніемъ, въ смыслѣ главнаго коммерческаго центра Румыніи и всего побережья Прута и южнаго Дуная, мѣшающаго развитію небольшаго нашего городка.

Елисаветградская вѣтвь.

Бирзула, станція линіи Кіевъ-Одесса, служитъ исходнымъ пунктомъ Елисавеградской вѣтви. Общій видъ пересѣкаемой рельсовымъ путемъ мѣстности представляетъ широкую равнину, изрѣзанную рѣками, рѣчками и ручьями, съ изрѣдка разбросаннными крупными селами и множествомъ хуторовъ, разсѣянныхъ по берегамъ водъ и тонущихъ въ зелени садовъ. Полотно дороги пересѣкаетъ мѣстами характерные южнорусскіе овраги и балки; изъ оконъ вагона видны поля, смѣняющіяся временами луговыми пространствами; вдали мелькнетъ крестъ колокольни сельской церкви и снова поля, то подъ паромъ, то засѣянныя пшеницею, составляющею главный продуктъ производства этой мѣстности. Лѣсовъ нѣтъ: предъ путникомъ широкая, необъятная Новороссіская степь.

На 21 верстѣ отъ Бирзулы лежитъ станція

Балта, въ 8 верстахъ отъ которой находится уѣздный городъ Подольской губерніи *Балта*. Это довольно плохо обстроенный и грязноватый городокъ съ населеніемъ до 25.000 душъ обоего пола, раскинувшійся по обѣимъ берегамъ р. Ко-

дымы, притока р. Буга. Въ торговомъ отношенiи Балта заслуживаетъ вниманiя, какъ мѣстный рынокъ по торговлѣ хлѣбомъ и скотомъ, дѣлающiй большiе обороты особенно во время бывающихъ здѣсь въ маѣ и iюнѣ ярмарокъ. Городъ этотъ основанъ княземъ Iосифомъ Любомiрскимъ и отъ его имени назывался въ старину Юзефградомъ; часть-же, расположенная на противоположномъ берегу Кодымы, называлась Балтою и принадлежала Турцiи. Въ 1768 году, часть барскихъ конфедератовъ, преслѣдуемыхъ русскимъ отрядомъ, скрылась въ турецкой Балтѣ, русскiе перешли границу и сожгли городъ. Этотъ переходъ русскими войсками турецкой границы послужилъ предлогомъ къ войнѣ, закончившейся не выгоднымъ для Турцiи Кучукъ-Кайнарджiйскимъ миромъ 10 iюля 1774 года. Окончательно Балта присоединена къ Россiи 29 декабря 1791 г. по Ясскому договору вмѣстѣ съ прочими городами, лежащими между Бугомъ и Днѣстромъ.

Отъ станцiи Балты рельсовый путь идетъ прямо на востокъ, слѣдуя по водораздѣлу рѣкъ Кодымы и Тилигула; здѣсь, въ непосредственномъ сосѣдствѣ съ рельсовымъ путемъ, встрѣчается сравнительно мало селенiй; будучи расположены въ долинахъ названныхъ рѣкъ, они виднѣются на на горизонтѣ, блестя издали крестами своихъ церквей; широкая равниная тянется по обѣ сто-

роны полотна желѣзной дороги. Въ 40 верстахъ отъ Бирзулы находится станція



Жеребково, съ красивымъ каменнымъ грандіознымъ зданіемъ; районъ этой станціи охватывая сѣверную часть Ананьевскаго уѣзда Херсонской губерніи, отличается выдающимся плодородіемъ. Отъ станціи Жеребкова идетъ почтовый трактъ на уѣздный *городъ Ананьевъ,* который лежитъ въ 15 верстахъ отъ станціи. Это небольшой, чистенькій и благоустроенный городокъ, одинъ изъ лучшихъ уѣздныхъ городовъ Херсонской губерніи; онъ построенъ довольно неправильно, дома разбросаны среди садовъ, по долинѣ р. Тилигула, у подножія возвышенностей, покрытыхъ виноградниками; общее впечатлѣніе Ананьевъ оставляетъ вполнѣ благо-

пріятное: чистенькіе, небольшіе домики кокетливо выглядываютъ изъ зелени деревьевъ и временами кажется, что находишься въ какомъ-нибудь дачномъ уголкѣ, а не въ заброшенномъ среди нашихъ южныхъ степей маленькомъ уѣздномъ городѣ. Въ Ананьевѣ до 17.000 жителей; классическая гимназія, женская прогимназія и нѣсколько нисшихъ учебныхъ заведеній; очень недуренъ городской бульваръ. На мѣстѣ нынѣшняго города въ срединѣ прошлаго столѣтія возникла слобода Анань, заселенная преимущественно молдаванами, и доставшаяся Россіи въ 1792 году вмѣстѣ съ Очаковскою областью по Ясскому трактату и переименованная въ уѣздный городъ въ 1834 г.

От Жеребкова рельсовый путь продолжаетъ идти на востокъ, пересѣкая обширную равнину, перерѣзанную мѣстами балками и оврагами. Нынѣ это густо населенная мѣстность; изъ оконъ вагона виднѣются большія селенія, деревни и колоніи; поѣздъ несется среди полей, засѣянныхъ преимущественно пшеницею. Не далѣе, какъ сто лѣтъ съ небольшимъ тому назадъ эти обработанныя и покрытыя селеньями степи именовались «дикимъ полемъ», «les deserts Zaporosiens», «solitudo». Кромѣ вооруженныхъ запорожскихъ командъ, кочевыхъ ногайскихъ татаръ, безчисленныыъ стадъ и табуновъ, здѣсь ничего нельзя было тогда встрѣтить. Дорогъ не было, кромѣ *одвѣчныхъ шляховъ,* по которымъ шли караваны за солью въ Крымъ, за рыбою на Донъ и въ Запорожье, съ хлѣбомъ къ

Очакову. Дорогу эту въ Польшѣ именовали *Чернымъ Шляхомъ*, по причинѣ опасностей, сопровождавшихъ смѣлаго путешественника или промышленника, рѣшавшагося пуститься въ путь.

На 72 верстѣ отъ Бирзулы лежитъ станція

Любашевка, въ 10 верстахъ отъ которой находится *имѣніе* тайнаго совѣтника *Варанда*, расположенное при сел. *Великомъ Бобрикѣ*, *Мазуровкѣ* и *Бакшѣ* и заключающее въ себѣ около 5.000 десятинъ земли. Замѣтимъ, что село Мазуровка образовалось изъ колоніи мазуровъ, поселенныхъ здѣсь княземъ Станиславомъ Любимірскимъ въ половинѣ прошлаго столѣтія; колонисты эти съ теченіемъ времени потеряли свои характерныя народныя черты и слились съ окружающими ихъ малороссами.

Далѣе на 97 верстѣ отъ Бирзулы находится станція

Врадіевка, въ сосѣдствѣ съ которой лежитъ большое торговое и промышленное мѣстечко *Большая Врадіевка*, имѣющее до 7.000 жителей и ведущее большіе обороты по торговлѣ хлѣбомъ въ зернѣ и скотомъ.

За Врадіевкой рельсовый путь, продолжая идти на востокъ, нѣсколько уклоняется на сѣверъ; на 112 верстѣ отъ Бирзулы расположена станція

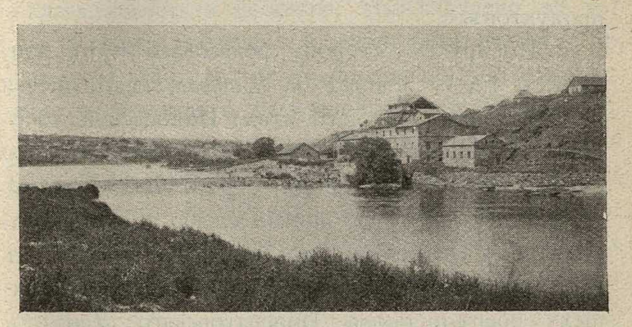
Каменный Мостъ, называвшаяся вплоть до послѣдняго времени Екатериновкою. Въ 11 в.

отъ станціи находится м. *Конецполь*, входящее въ составъ обширныхъ имѣній помѣщиковъ Собанскихъ, которымъ въ Балтскомъ уѣздѣ Подольской губерніи принадлежитъ 22.700 десятинъ земли. Въ началѣ нынѣшняго столѣтія имѣнія Собанскихъ были еще обширнѣе, но нѣкоторая часть таковыхъ была конфискована послѣ 1830 года. Имѣніе Конецпольское, какъ и вообще имѣнія Собанскихъ, находятся въ цвѣтущемъ состояніи и могутъ служить образцемъ благоустроенныхъ сельскихъ хозяйствъ.

За станціей Каменнымъ Мостомъ рельсовый путь дѣлаетъ поворотъ на сѣверъ и идетъ вдоль берега р. Кодымы, составляющій здѣсь границу между Подольской и Херсонской губерніями. На лѣво, изъ оконъ вагона видно помянутое выше *м. Конецполь* и расположенное рядомъ съ нимъ *сел. Парамоновка*. Затѣмъ полотно желѣзной дороги направляется къ берегамъ р. Буга, не доходя котораго устроена станція

Голта, имѣющая важное административно-желѣзнодорожное и экономическое значеніе. Въ желѣзнодорожномъ отношеніи Голта замѣчательна какъ пунктъ нахожденія управленія участкомъ тяги, вѣденію котораго подлежитъ вся Елисаветградская вѣтвь, основное депо и желѣзнодорожное двухклассное училище. Въ экономическомъ отношеніи значеніе Голты обусловливается нахожденіемъ ея въ пунктѣ пересѣченія р. Буга желѣз-

нодорожнымъ путемъ, при чемъ эта мѣстность и до проведенія желѣзной дороги была важнымъ экономическимъ центромъ, который издавна игралъ важную роль въ торговлѣ южной Россіи. Здѣсь нынѣ сходятся границы трехъ уѣздовъ, Ананьевскаго, Елисаветградскаго и Балтскаго и въ пунктахъ соприкосновенія этихъ уѣздовъ образовались значительныя поселенія, а именно: въ Ананьевскомъ



Рѣка Бугъ въ окрестностяхъ Голты.

уѣздѣ—сел. Голта, въ Балтскомъ—*м. Богополь* и въ Елисаветградскомъ—*г. Ольвіополь.* Надо замѣтить, что проведеніе границъ уѣздовъ въ этой мѣстности не является плодомъ теоретическихъ соображеній, а было прямымъ результатомъ исторически сложившихся обстоятельствъ. Р. Бугъ была во время оно границей «вольностей запорожскихъ», а м. Богополь находился на границѣ владѣній графа Потоцкаго, далѣе же на югъ шли уже кочевья ногайскихъ татаръ.

Сел. *Голта* нынѣ значительный торговый центръ; въ немъ до 6.000 жителей, большіе хлѣбные склады, пивоваренный заводъ, продукты производства котораго распространены по всему югу Россіи, не маловажный заводъ сельскохозяйственныхъ машинъ, четыре мукомольныхъ мельницы и еще нѣсколько другихъ менѣе значительныхъ предпріятій по переработкѣ сельско-хозяйственныхъ продуктовъ.

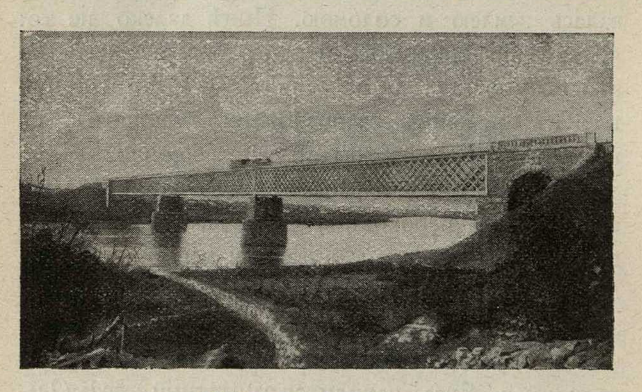
По другую сторону рельсоваго пути, противъ с. Голты лежитъ *м. Богополь,* находящееся въ предѣлахъ Балтскаго уѣзда Подольской губерніи; это тоже большое промышленное мѣстечко съ населеніемъ до 6.000 д. обоего пола въ началѣ настоящаго столѣтія принадлежало Станиславу-Щенсному Потоцкому, отъ котораго перешло къ сыну его графу Брониславу Станиславовичу, бывшему оберъ-шенкомъ Императорскаго Двора и скончавшемуся лѣтъ пять тому назадъ. Общій видъ окрестностей мѣст. Богополя представляетъ широкую равнину, изрѣзанную рѣками, рѣчками и ручьями, съ изрѣдка разбросанными крупными селами и множествомъ разсѣянныхъ по берегамъ текучихъ водъ и тонущихъ въ зелени садовъ хуторовъ. Старожилы еще помнятъ то время, когда степь эта цвѣла ароматными травами и пестрѣла многочисленными табунами лошадей и скота; разсказываютъ, что на плодородной дѣвственной степи росли исполинскіе «будаки», до того тол-

стые и высокіе, что, вспахивая въ первый разъ дикое поле, приходилось рубить ихъ топорами. При благопріятныхъ атмосферическихъ условіяхъ урожаи получались замѣчательные, такъ что не хватало построекъ для сохраненія урожая до тѣхъ поръ, пока чумаки не свезутъ его въ Одессу. Тогда выкопывались широкіе и глубокіе колодцы, въ нихъ ссыпалась пшеница и тщательно прикрывалась землею и соломою. Нынѣ далеко не то: «оскудѣніе» коснулось и этого богатаго края, но это оскудѣніе только сравнительное по отношенію къ прежнимъ баснословнымъ урожаямъ; въ настоящее время, чтобы получить хорошій сборъ уже недостаточно царапать землю примитивными орудіями, а необходимо вооружаться знаніями, примѣнять усовершенствованныя машины и тогда богатая почва съ избыткомъ вознаграждаетъ труды земледѣльца.

Въ 3 верстахъ отъ станціи Голты, по лѣвую сторону р. Буга, находится заштатный *городъ Ольвіополь*, лежащій уже въ предѣлахъ Елисаветградскаго уѣзда Херсонской губерніи. Нынѣ это небольшой городокъ съ населеніемъ до 7.000 чел., имѣющій немаловажное торговое значеніе; здѣсь находится большой кожевенный заводъ, принадлежащій акціонерному обществу и вырабатывающій ежегодно разныхъ кожевенныхъ товаровъ на сумму до 200.000 рублей въ годъ; затѣмъ, здѣсь имѣются маслобойни, мукомольная мельница, ви-

нокуренный заводъ и нѣсколько небольшихъ заведеній для ремонта сельскохозяйственныхъ машинъ и орудій. Самый городъ Ольвіополь раскинулся частію по низменному прибрежью р. Буга, а частію по сосѣднимъ холмамъ и въ общемъ издали даетъ довольно живописную картину.

Всѣ три поименованные населенные пункта— г. Ольвіополь, м. Богополь и сел. Голта—вмѣстѣ



Мостъ на рѣкѣ Бугъ.

составляютъ одинъ торгово-промышленный центръ, играющій далеко не маловажную роль въ экономической жизни трехъ богатыхъ и производительныхъ уѣздовъ.

Перейдя изящнымъ мостомъ въ три пролета рѣку Бугъ, рельсовый путь вступаетъ въ предѣлы Елисаветградскаго уѣзда Херсонской губерніи. Невольно приходитъ на память, что здѣсь полотно желѣзной дороги входитъ въ мѣст-

ность, занимаемую въ былое время «вольностями» и «маетностями» запорожскихъ козаковъ. Запорожское козачество, ряды котораго пополнялись выходцами изъ Москвы и областей бывшихъ подъ властію Польши, сыграло видную роль въ исторіи южной Россіи. Это военное братство, взявшее на себя защиту родной Украйны отъ татарскихъ набѣговъ и отъ польскаго гнета, держалось военныхъ традицій, предпочитало войну и набѣги мирнымъ занятіямъ до тѣхъ поръ, пока его вынуждали къ этому обстоятельства. Когда же послѣдніе измѣнились, когда исконные враги Запорожья, Польша и Турція, ослабѣли, когда борьбу съ ними приняла на себя Великороссія, тогда историческая миссія запорожцевъ-козаковъ оказалась выполненною и военное братство стало распадаться. Козаки начали разселяться по привольнымъ степямъ и зажили «зимовниками». Иные женились и поселились въ слободахъ, переходя такимъ образомъ изъ рядовъ «славнаго войска запорожскаго» въ простое «посполЬство» (крестьянство). Такимъ образомъ, чѣмъ ближе къ концу XVIII вѣка, тѣмъ болѣе запорожское козачество склонялось къ осѣдлой мирной жизни, идеаломъ которой являлись уже не «шабля и рушныця», а «дивчина-чаровныця», не «коняка-разбишака», а пара воловъ - круторогихъ. Нынѣ потомки прежнихъ козаковъ составляютъ мирное трудолюбивое населеніе, лишь въ пѣсняхъ и думахъ вспоминающее

прежнюю бурную и воинственную жизнь своихъ предковъ...

Минуя небольшую станцію

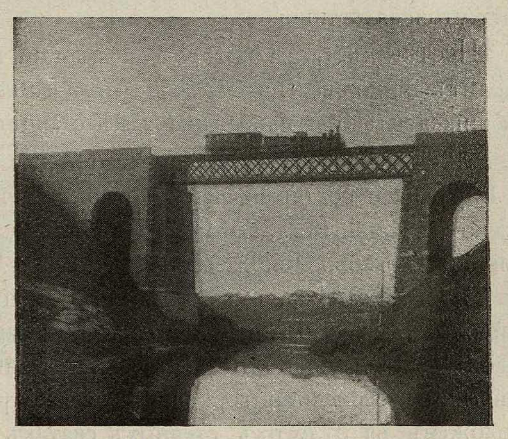
Бандурку, лежащую въ 157 верстахъ отъ Бирзулы и имѣющую значеніе, какъ пунктъ отправки хлѣбныхъ грузовъ, рельсовый путь продолжаетъ итти на востокъ, уклоняясь немного на сѣверъ. На перегонѣ за станціею Бандуркою лежитъ полустанція

Глиняная, въ 10 верстахъ отъ которой находится *имѣніе Воеводское*, принадлежащее барону Г. Г. Швахгейму; въ имѣніи этомъ болѣе 5000 десятинъ; оно заслуживаетъ упоминанія потому, что въ немъ обращено большое вниманіе на скотоводство съ спеціальною цѣлью полученія молока, изъ котораго на мѣстѣ же изготовляются сыръ и творогъ, идущіе въ Одессу. Далѣе, на 190 верстѣ отъ Бирзулы находится станція

Помошная, въ верстѣ отъ которой по склонамъ балки раскинулось селеніе *Помошная*.

Рельсовый путь продолжаетъ пересѣкать обширную равнину, перерѣзанную балками и оврагами. Изъ оконъ вагона мѣстами открывается необозримая даль степей, мѣстами путь проходитъ въ выемкахъ и тогда предъ глазами путника высятся откосы, покрытые травой. Пересѣкши легкимъ мостомъ на высокихъ красивыхъ устояхъ р. *Плетеный Ташлыкъ,* рельсовый путь подходитъ къ станціи

Ново-Украинкѣ, лежащей въ 207 верстѣ отъ станціи Бирзулы. Въ непосредственномъ сосѣдствѣ со станціею, расположенъ *посадъ Новоукраинка*, имѣющій значеніе какъ мѣстный хлѣбный рынокъ и пунктъ снабженія привозными товарами сѣверной части Елисаветградскаго уѣзда. На станціи имѣется хлѣбный элеваторъ на 50 вагоновъ. Въ посадѣ Новоукраинкѣ до 10.000 жит.,



Мостъ на рѣкѣ Ташлыкъ.

нѣсколько мукомольныхъ мельницъ, механическая мастерская и вообще онъ какъ по внѣшнему своему виду, такъ и по господствующему здѣсь оживленію, далеко оставляетъ за собою многіе уѣздные города.

Далѣе, на 228 верстѣ отъ Бирзулы находится станція

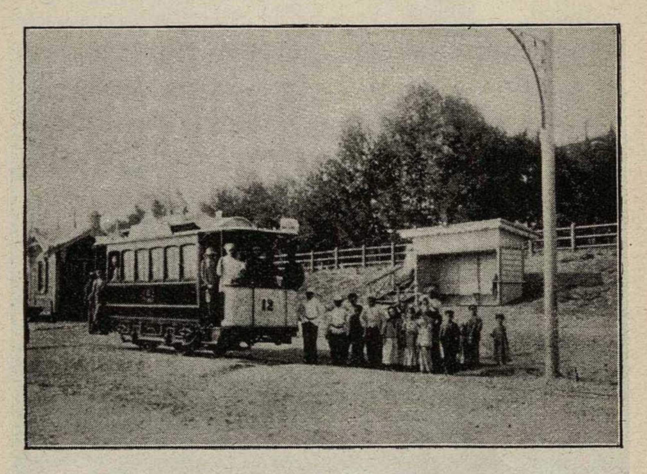
Плетеный Ташлыкъ, въ 4 верстахъ отъ которой лежитъ селеніе *Плетеный Ташлыкъ*, тоже большой населенный пунктъ съ 6000 жителей, ведущій значительную торговлю хлѣбомъ.

Мѣстность, пересѣкаемая здѣсь полотномъ желѣзной дороги, отличается всѣми характеристическими особенностями Новороссійскихъ степей. На 248 верстѣ отъ Бирзулы лежитъ небольшая промежуточная станція

Шестаковка, за которою рельсовый путь проходитъ мимо селеній *Грузкаго* и *Обозновки*, остающихся влѣво и направляется къ станціи

Елисаветградъ, находящейся въ 270 вер. отъ Бирзулы и составляющей конечный пунктъ Елисаветградской вѣтви, которая здѣсь примыкаетъ къ линіи Харьково-Николаевской желѣзной дороги. *Г. Елисаветградъ*, нынѣ одинъ изъ лучшихъ и наиболѣе благоустроенныхъ русскихъ уѣздныхъ городовъ; онъ даже можетъ смѣло соперничать съ многими губернскими городами. Елисаветградъ расположенъ на отлогихъ степныхъ скатахъ долины р. Ингула; онъ хорошо обстроенъ; много большихъ домовъ, широкія улицы, скверъ, паркъ, два бульвара, обсаженныхъ бѣлыми акаціями,— все это придаетъ городу далеко необычную для нашихъ уѣздныхъ городовъ внѣшность. Электрическій трамвай, построенный въ 1897 г. по американскому типу, столбы телефоннаго сообщенія, значительное число магазиновъ, дополняютъ пер-

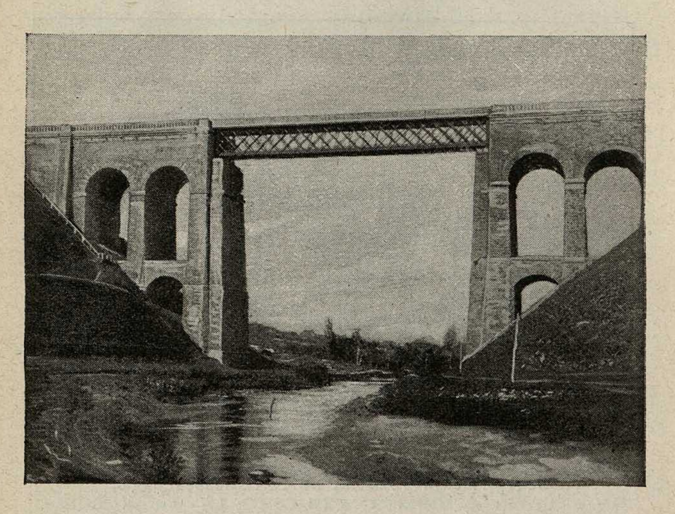
вое впечатлѣніе и убѣждаютъ пріѣзжаго, что Елисаветградъ значительный центръ и что здѣсь, люди живутъ культурную жизнью, не отставая отъ вѣка. Елисаветградъ съ предмѣстьями Ковалевкой, Кущевкой, Балкой, Пермскимъ, Лагерями и Быковымъ составляетъ одно цѣлое, жителей



Электрическій трамвай въ г. Елисаветградѣ.

всего до 65.000 человѣкъ. Внѣшнему виду города соотвѣтствуетъ его значеніе въ торгово-промышленномъ отношеніи; онъ играетъ большую роль въ дѣлѣ нашей южно-русской торговли шерстью, которая свозится сюда мелкими партіями изъ окрестныхъ мѣстечекъ, здѣсь сортируется, частію моется и затѣмъ отправляется на фабрики Вар-

шавскаго района, преимущественно въ Лодзь. Затѣмъ, Елисаветградъ дѣлаетъ большіе обороты по торговлѣ зерновымъ хлѣбомъ, который идетъ отсюда главнымъ образомъ въ Николаевъ; далѣе, немаловажное значеніе имѣетъ торговля мукою, приготовляемою на 12 паровыхъ мельницахъ, обо-



Мостъ на рѣкѣ Ингулъ (около Елисаветграда).

роты которыхъ достигаютъ $1^{1}/_{2}$ милліоновъ руб. въ годъ. Наконецъ, нужно отмѣтить, что Елисаветградъ принадлежитъ къ числу важнѣйшихъ южно-русскихъ рынковъ по торговлѣ скотомъ и овцами. На ряду съ торговлей, развилась *фабрично-*

заводская промышленность; на первомъ планѣ стоитъ мукомольное производство, о размѣрахъ котораго сказано выше; но кромѣ того, здѣсь дѣйствуетъ восемь заведенiй для выдѣлки и ремонта сельско-хозяйственныхъ машинъ, четыре салотопни, два мыловаренныхъ завода, два пивоваренныхъ, четыре кожевенныхъ, три табачныхъ фабрики и много другихъ мелкихъ, занимающихся изготовленiемъ предметовъ ежедневнаго обихода. Нужно замѣтить, что продукты производства весьма многихъ елисаветградскихъ фабрикъ и заводовъ находятъ сбытъ далеко за предѣлами Елисаветграда.

Для своего раiона Елисаветградъ имѣетъ значенiе, какъ *центръ просвѣтительный*, такъ какъ въ немъ сосредоточенъ цѣлый рядъ учебныхъ заведенiй, предназначенныхъ удовлетворять въ этомъ отношенiи потребности городскаго населенiя и окружающей городъ мѣстности. Въ Елисаветградѣ находятся: мужская и женская гимназiи, реальное училище, юнкерское кавалерiйское училище, мужское духовное училище и 24 низшихъ учебныхъ заведенiй.

На мѣстѣ нынѣ занимаемомъ Елисаветградомъ въ 1754 году, по повелѣнiю Императрицы Елисаветы Петровны, была основана крѣпость Св. Елисаветы, которая впослѣдствiи, по умиротворенiи новороссiйскихъ степей, была упразднена, но на мѣстѣ ея выросъ нынѣшнiй городъ Елисавет-

градъ, который въ послѣднее время такъ разроссся, что даже въ печати былъ возбужденъ вопросъ о необходимости переименованія его въ губернскій, путемъ образованія особой Елисаветской губерніи.

Въ послѣднее время, благодаря электрическому трамваю, проведенному къ находящемуся въ двухъ верстахъ отъ города городскому саду, этотъ обширный, но прежде запущенный садъ, сталъ главнымъ мѣстомъ лѣтняго отдохновенія городскаго населенія и пріѣзжихъ.

Новоселицкая вѣтвь.

Слободка, станція линіи Кіевъ-Одесса, служитъ исходнымъ пунктомъ Новоселицкой вѣтви. Рельсовый путь идетъ на западъ, пересѣкая волнистую мѣстность, обходя встрѣчающіеся холмы и пригорки; чувствуется близость величественнаго Днѣстра; предъ глазами путника проносятся обычныя картины Подоліи: большія селенія съ барскими усадьбами, сады, переполненныя фруктовыми деревьями, среди которыхъ преобладаютъ сливы, и поля, засѣянныя пшеницею.

На 24 вер. отъ Слободки находится станція

Колбасная, за которою рельсовый путь дѣлаетъ поворотъ на юго-западъ; холмы и пригорки становятся выше, поѣздъ то проносится съ грохотомъ по перекинутымъ чрезъ овраги и балки мостикамъ, то идетъ среди выемокъ; повороты желѣзнодорожнаго полотна для обхода встрѣчающихся неровностей почвы замѣчаются чаще. Изъ оконъ вагона уже не открывается необозримая равнина степей; здѣсь нѣтъ той шири и простора, которые захватываютъ путника при проѣздѣ по Бессарабской и Елисаветградской вѣтвямъ; но за то окружающіе ландшафты разнообразнѣе; одинъ видъ смѣняется другимъ, при чемъ по мѣрѣ при-

ближенія къ р. Днѣстру, мѣстность становится все болѣе и болѣе живописною.

На 36 верстѣ отъ Слободки лежитъ станція

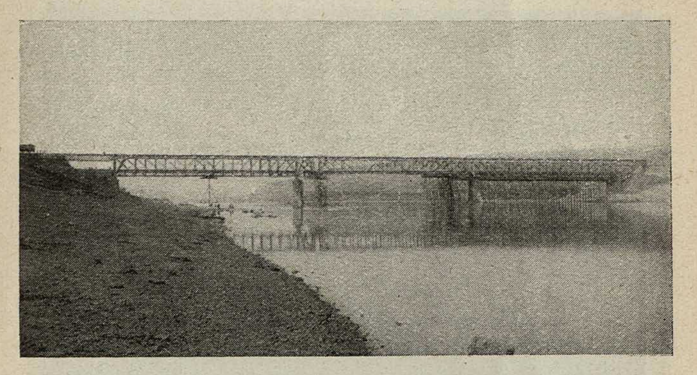
Воронково, отъ которой рельсовый путь направляется по долинѣ рѣчки *Воронково* къ м. *Рыбницѣ* на рѣкѣ Днѣстрѣ. Здѣсь, въ 47 верстахъ отъ Слободки находится станція

Рыбница, расположенная близъ берега р. Днѣстра. Самое м. Рыбница лежитъ между желѣзнодорожнымъ полотномъ и рѣкою; оно раскинулось по высотамъ спускающимся къ р. Днѣстру и отличается живописностью своего мѣстоположенія; съ высотъ, окружающихъ Рыбницу, виденъ извивающійся въ крутыхъ берегахъ Днѣстръ, изъ водъ котораго подымаются зеленѣющіе острова и островки, а далѣе бессарабскій, болѣе пологій, но не низкій берегъ, по которому широко раскинулось *м. Резени.* Въ Рыбницѣ нынѣ до 3.000 жителей и оно вмѣстѣ съ помянутымъ мѣстечкомъ Резени составляетъ пунктъ, къ которому доставляются по р. Днѣстру хлѣбные грузы, поступающіе здѣсь на желѣзную дорогу для отправки на рынки сбыта.

Въ 6 верстахъ отъ Рыбницы, на правомъ берегу р. Днѣстра, расположено имѣніе Н. К. Апостолопуло «*Сахарня*»; имѣніе это сравнительно не велико (1.600 дес.), но обращаетъ на себя вниманіе, по образцовой постановкѣ винодѣлія; виноградники разведены на склонѣ къ рѣкѣ иза-

нимаютъ площадь въ 250 дес.. Вина изъ имѣнія Сахарня пользуются большою извѣстностью въ краѣ.

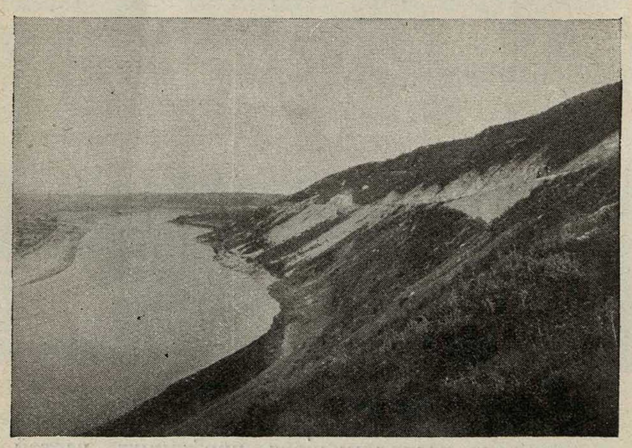
За Рыбницей желѣзная дорога пересѣкаетъ рѣку Днѣстръ *мостомъ* въ 155 сажень, который устроенъ съ приспособленіемъ для проѣзда экипажей, при одновременномъ движеніи поѣздовъ,



Мостъ чрезъ р. Днѣстръ у м. Рыбницы.

при томъ съ расположеніемъ проѣзжихъ частей въ разныхъ уровняхъ; по верху моста проложены рельсы для желѣзнодорожнаго движенія, а ниже находится путь для передвиженія на лошадяхъ и и для пѣшеходовъ. Отъ р. Днѣстра начинается самый интересный участокъ Новоселицкой вѣтви. Здѣсь мѣстность крайне не ровная, пересѣченная высокими холмами; овраги и глубокія долины рѣкъ смѣняются возвышенностями, круто спускающимися въ равнины; съ горъ бѣгутъ ручьи и рѣчки, низвергаясь въ глубокіе овраги водопадами. Все

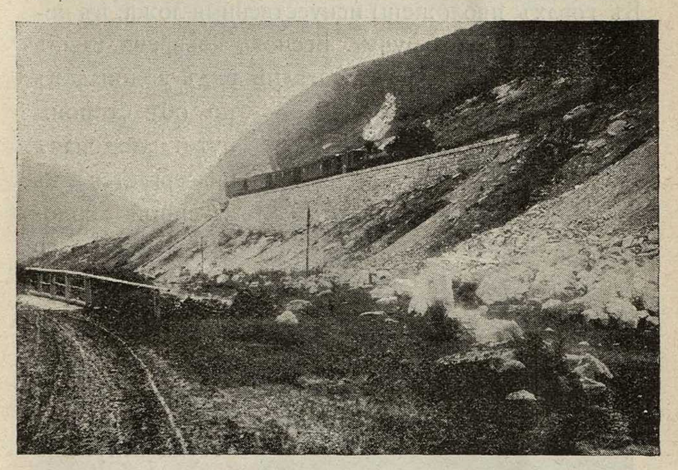
это дѣлаетъ участокъ отъ Рыбницы весьма живописнымъ, съ каждымъ поворотомъ колеса вагона открываются все новыя и новыя картины, что производитъ особенно сильное впечатлѣніе послѣ утомительнаго однообразія безконечныхъ равнинъ, среди которыхъ пролегаетъ большая часть нашихъ



Новоселицкая вѣтвь. Видъ линіи желѣзной дороги по берегу р. Днѣстра.

желѣзныхъ дорогъ. Но то, что ласкаетъ глазъ и дѣлаетъ поѣздку пріятнымъ развлеченіемъ, было источникомъ громадныхъ затрудненій при постройкѣ. Сооруженіе цѣлаго ряда мостовъ, устройство выемокъ въ сплошномъ каменистомъ грунтѣ, насыпей, подпорныхъ стѣнокъ, прокладка водоотводныхъ трубъ и возведеніе цѣлаго ряда другихъ сооруженій, необходимыхъ для полной безопасности пути, требовали затраты значи-

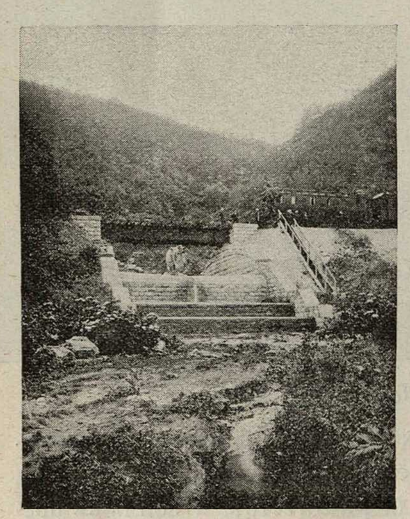
тельнаго времени, энергіи и самыхъ тщательныхъ изысканій. Можно смѣло сказать, что Новоселицкую вѣтвь, съ которою неразрывно связано имя ея главнаго строителя инженера Д. А. Андріевскаго, Предсѣдателя Правленія, а ранѣе того, управляющаго Юго-Западными желѣзными до-



Долина р. Черной.

рогами, во многихъ мѣстахъ слѣдуетъ признать новою побѣдою техники надъ естественными препятствіями. Перейдя р. Днѣстръ, и войдя въ предѣлы Бессарабіи, рельсовый путь проходитъ по выступу; съ одной стороны желѣзнодорожнаго полотна круто подымаются высокіе холмы, а по другую—въ глубокомъ оврагѣ протекаетъ рѣчка Черная, за которой вновь находятся возвышен-

ности, пересѣченныя балками. Для отвода ручьевъ, текущихъ съ горъ въ рѣчку Черную и для обезпеченія полотна дороги отъ размыва, въ особенности въ весеннее время, устроенъ цѣлый рядъ замѣчательныхъ по замыслу и исполненіяхъ и дѣлающихъ честь нашимъ инженерамъ сооруженій. Въ горахъ проложены искусственныя ложа, въ которыя и пущены ручьи. Весною, во время таянія снѣговъ, здѣсь образуется цѣлый рядъ водопадовъ по обѣ стороны пути; водопадъ низвергается въ каменный водоемъ, изъ котораго вода при помощи трубъ и открытыхъ водостоковъ проведена подъ рельсовый путь, а оттуда выпущена въ рѣчку Черную. Живописность мѣстности здѣсь во многомъ напоминаетъ лучшія мѣста Земмеринга и альпійскихъ дорогъ. Далѣе, на перегонѣ отъ Рыбницы останавливаетъ вниманіе тоннель длиною въ 75 саж.; расположенный, выражаясь технически, на кривой, т. е. рельсовый путь внутри



Каскадный мостикъ на линіи желѣзной дороги въ долинѣ р. Черной.

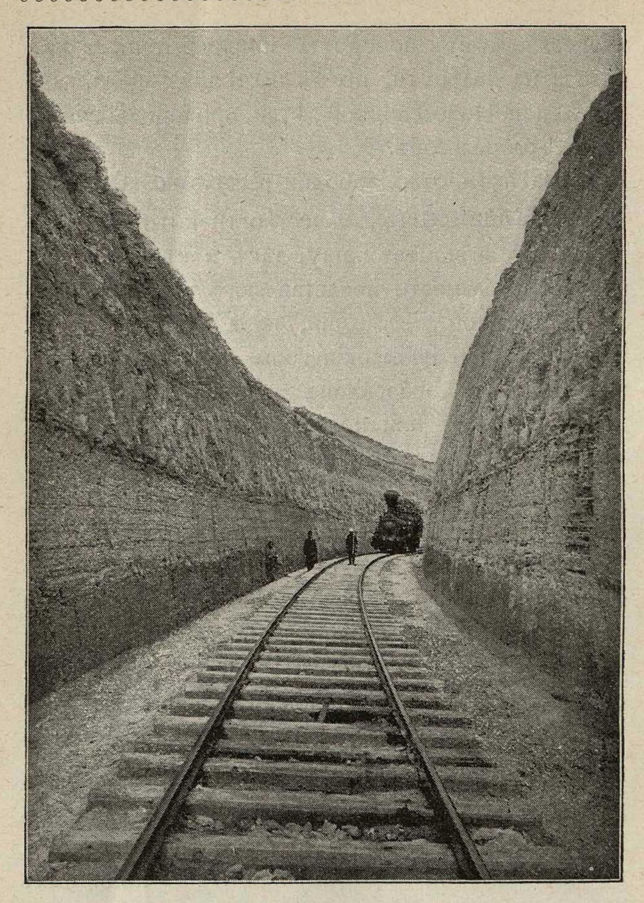
тоннеля дѣлаетъ поворотъ; ширина тоннеля расчитана на два пути, но въ настоящее время, какъ и вездѣ на Новоселицкой вѣтви, проложена только одна пара рельсовъ.

На 65 в. отъ Слободки расположена станція

Шалданешты, окрестности которой какъ по своему внѣшнему виду, такъ и въ отношеніи производительности представляютъ типичную картину сѣверной Бессарабіи; куда не оглянешься, вездѣ холмы и невысокія горы, подпирающія волнистой линіей небосклонъ и покрытыя зелеными коврами озимей или полосами кукурузы. Далѣе, на 80 верстѣ отъ Слободки находится станція

Кобыльня, въ районѣ которой находится много виноградниковъ, фруктовыхъ садовъ и табачныхъ плантацій. За станціей Кобыльней рельсовый путь дѣлаетъ рядъ поворотовъ, обходя встрѣчающіеся возвышенности, извиваясь среди долинъ и пересѣкая овраги и рѣчки. На 107 верстѣ отъ Слободки расположена станція

Рогожены, отъ которой рельсовый путь, направляясь къ берегамъ р. Реута, вновь дѣлаетъ рядъ поворотовъ; мѣстами изъ оконъ вагона открываются чудные виды по обѣ стороны пути, а мѣстами полотно дороги проходитъ въ сплошныхъ каменныхъ выемкахъ и поѣздъ несется по какому то гигантскому корридору, среди каменныхъ стѣнъ, напоминающихъ выемки въ мѣловыхъ формаціяхъ Англіи, но съ тою разницею, что у насъ надъ путникомъ синѣетъ безоблачное бессарабское небо.



Мѣловая выемка близъ ст. Флорешты.

Минуя находящуюся на 131 верстѣ отъ Слободки станцію

Флорешты, имя которой прекрасно гармо-

нируетъ съ окружающею цвѣтущею природою, рельсовый путь направляется почти прямо на западъ къ уѣздному городу *Бѣльцамъ*; станція

Бѣльцы находится въ 161 верстѣ отъ станціи Слободки и въ 3 верстахъ отъ города, который широко раскинулся на плоской равнинѣ при впаденіи рѣчки Реуцела въ Реутъ (притокъ р. Днѣстра). Бѣльцы мало интересный городъ; широкія пыльныя улицы, маленькія, въ большинствѣ случаевъ одноэтажные домики, изъ которыхъ многіе имѣютъ какой то жалкій видъ, все показываетъ, что это глухая провинція; особенностью Бѣльцъ является почти полное отсутствіе зелени, что представляется совершенною противоположностью по сравненію съ другими городами Бессарабіи, утопающими въ садахъ и виноградникахъ. Среди города находится жиденькій бульваръ, содержимый крайне неопрятно; жителей $18^1/_2$ тысячъ. Нѣкоторое значеніе городъ Бѣльцы имѣетъ въ дѣлѣ торговли скотомъ, для котораго онъ служитъ этапнымъ пунктомъ при слѣдованіи изъ Херсонской и Бессарабской губерній въ Привислянскій край.

За Бѣльцами рельсовый путь принимаетъ сѣверное направленіе и входитъ въ предѣлы Сорокскаго уѣзда Бессарабской губерніи; здѣсь мѣстность, перерѣзываемая желѣзнодорожнымъ полотномъ болѣе ровная; хотя и встрѣчаются холмы, но они пологи, имѣютъ мягкія очертанія; мѣстами

дорога пересѣкаетъ равнину, напоминающую наши южно-русскія степи и тогда вдали виднѣются селенія, окруженныя виноградниками и фруктовыми садами. На 191-й верстѣ отъ Слободки находится станція

Дрокія, которая будучи расположена среди мѣстности отличающейся своимъ плодородіемъ, служитъ важнымъ пунктомъ въ дѣлѣ отправки хлѣба въ зернѣ.

Далѣе слѣдуетъ находящаяся на 231 верстѣ отъ Слободки станція

Дондюшаны, служащая промежуточнымъ остановочнымъ пунктомъ и тоже имѣющая значеніе, какъ мѣсто отправки значительныхъ партій зерновыхъ продуктовъ.

За Дондюшанами рельсовый путь принимаетъ сѣверо-западное направленіе; окружающая мѣстность попрежнемуноситъ на себѣ характеръ обширной равнины, перерѣзанной пологими холмами. На 247 верстѣ отъ Слободки расположена станція

Окница, которая въ желѣзнодорожномъ отношеніи имѣетъ значеніе какъ пунктъ соединенія Новоселицкой вѣтви съ Могилевскою вѣтвью, устанавливающею связь сѣверной Бессарабіи съ Жмеринскимъ желѣзнодорожнымъ узломъ. Положеніе станціи Окницы въ пунктѣ пересѣченія двухъ вѣтвей, сдѣлало ея мѣстнымъ желѣзнодорожно-административнымъ центромъ; здѣсь находятся управленія участками пути и тяги, основное депо,

мастерскія для малаго ремонта паровозовъ и вагоновъ. *М. Окница*, лежащая въ нѣсколькихъ верстахъ отъ станціи, маленькое поселеніе, не имѣющее никакого особаго значенія и нѣсколько оживившееся только послѣ проведенія желѣзной дороги и устройства въ сосѣдствѣ съ нимъ станціи. Въ 10 верстахъ отъ станціи Окницы находится заслуживающее упоминанія *имѣніе Черноневка* К. Ф. Казиміра; имѣніе это одно изъ лучшихъ въ сѣверной Бессарабіи, земли 4000 десятинъ, изъ которыхъ 450 десятинъ дубоваго лѣса; почва—богатѣйшій черноземъ, незнакомый до сихъ поръ съ удобреніемъ.

За станціей Окницей рельсовый путь вступаетъ въ предѣлы Хотинскаго уѣзда; по сторонамъ желѣзнодорожнаго полотна видна обширная равнина, которая временами принимаетъ даже до нѣкоторой степени степной характеръ; но это не то, что типичныя обширныя необозримыя южно-русскія степи; поверхность вездѣ сохраняетъ волнообразный характеръ; часто встрѣчаются перелѣски и ручьи, текущіе обыкновенно по дну глубокихъ балокъ и овраговъ.

На 270 вер. отъ Слободки лежитъ станція Романкауцы, за которою начинаютъ встрѣчаться известковые холмы, гдѣ добывается известь, идущая на сахарные заводы Подольской губерніи. Здѣсь рельсовый путь идетъ почти параллельно теченію р. Днѣстра, въ разстояніи 10—15 верстъ

и пересѣкаетъ овраги и балки принадлежащіе къ системѣ этой рѣки. Сѣверная часть Хотинскаго уѣзда, перерѣзываемая желѣзнодорожной линіей, идущей отъ Окницы представляетъ весьма характерную мѣстность въ климатическомъ отношеніи; засухи здѣсь неизвѣстны и жители не рѣдко даже жалуются на избытокъ влаги; по словамъ многихъ мѣстныхъ хозяевъ, самыми урожайными годами бываютъ годы сравнительно сухіе; полные неурожаи бываютъ здѣсь очень рѣдко; хлѣбъ на мало мальски подходящей почвѣ развивается роскошно, особенно солома иногда даже во вредъ зерну. Фруктовые сады растутъ очень быстро безъ всякой поливки, даже огороды почти не поливаются. Виноградъ здѣсь растетъ тоже очень скоро и въ одно лѣто достигаетъ гораздо большихъ размѣровъ, чѣмъ на югѣ Бессарабіи, но виноградъ по качеству очень плохъ и не всегда созрѣваетъ. Въ 12 верстахъ отъ станціи Романкауцы находится *м. Бричаны,* расположенное въ неглубокой балкѣ, по которой протекаетъ болотистый ручей Лапотникъ; въ мѣстечкѣ этомъ болѣе 7.000 жителей и оно принадлежитъ къ числу важнѣйшихъ пунктовъ сѣверной Бессарабіи, ведя большую торговлю скотомъ; на базарахъ въ Бричанахъ устанавливаются цѣны на скотъ и цѣны эти оказываютъ вліяніе на весь ходъ торговли скотомъ во всемъ Хотинскомъ уѣздѣ и прилегающихъ уѣздахъ Подольской губерніи.

Минуя за симъ небольшую промежуточную станцію

Яноуцы, лежащую на 292 верстѣ отъ Слободки, рельсовый путь дѣлаетъ нѣсколько поворотовъ и подходитъ къ станціи

Ларгѣ, расположенной въ 312 верстахъ отъ станціи Слободки. Сама по себѣ Ларга небольшой остановочный пунктъ, мало интересный для туриста, но въ 25 верстахъ отъ нея находится уѣздный *городъ Хотинъ*, расположенный на возвышенномъ правомъ берегу р. Днѣстра, въ 5 верстахъ отъ австрійской границы.

Городъ этотъ, заключающій въ себѣ до 18 тысячъ жителей, видомъ своимъ напоминаетъ скорѣе большую деревню. Въ особенности лѣтомъ совсѣмъ почти не видно городскихъ домовъ и построекъ: онъ весь утопаетъ въ обильной зелени садовъ и лишь какія нибудь два-три каменныхъ зданія да церковный куполъ напоминаютъ посѣтителю, что предъ нимъ все таки городъ. Поэтому лѣтомъ городъ смотритъ гораздо интереснѣе и оживляется пріѣзжими на время дачнаго сезона, для купанья въ Днѣстрѣ. Зато жить здѣсь во время «грязнаго сезона»—осенней слякоти или весенней распутицы—очень непривлекательно; въ такую пору ни одинъ изъ обитателей города не можетъ показаться на улицу, не рискуя утонуть въ глубокихъ лужахъ грязи. Въ этомъ отношеніи, впро-

чемъ, городъ Хотинъ мало чѣмъ отличается отъ другихъ мелкихъ городишекъ Бессарабіи.

Ни одинъ туристъ, попавшій въ эту мѣстность не упуститъ случая сдѣлать лишнихъ 25 верстъ, чтобы осмотрѣть развалины Хотинской крѣпости. Обнесенная высокими валами, крѣпость эта почти со всѣхъ сторонъ скрыта отъ глазъ приближающагося къ ней зрителя. Наслышавшись отъ другихъ объ этой колоссальной постройкѣ, невольно удивляешься, что ни одна часть, ни одна крыша крѣпости не выдается надъ ея валами. Проходишь ворота и видишь только нѣсколько полуразрушенныхъ кирпичныхъ домовъ или казармъ восточной архитектуры и гордо поднимающійся между ними минаретъ.

Этотъ остатокъ магометанства, на которомъ, однако, успѣли уничтожить самое большее его украшеніе—мраморный куполъ,—уцѣлѣлъ только благодаря чрезвычайной прочности своей постройки, неподдававшейся никакимъ усиліямъ мѣстныхъ обывателей, безцеремонно отыскивавшихъ здѣсь строительный матеріалъ для своихъ построекъ.

Но проходишь еще нѣсколько шаговъ и передъ глазами открывается вся крѣпость, т. е., собственно говоря, цитадель, построенная внизу, на самомъ берегу рѣки; зрителя поражаютъ грандіозные размѣры и прочность постройки стѣнъ цитадели. При болѣе внимательномъ осмотрѣ замѣчаются на стѣнѣ разные орнаменты, произведенные

вставленными между сѣрыми камнями красными большими кирпичами. Узоры эти, горизонтально идущіе вдоль стѣнъ, въ верхнихъ двухъ рядахъ своихъ состоятъ изъ однообразныхъ повтореній изображенія лѣсенки, съ крестомъ на верху, и затѣмъ слѣдующіе ряды состоятъ изъ повторяющихся, вставленныхъ одинъ въ другой, нѣсколькихъ квадратовъ. Нѣсколько большихъ вставленныхъ частей, въ которыхъ уже не хватаетъ этихъ украшеній, показываютъ, какія жестокія сраженія, отмѣченныя въ исторіи края, выдержала крѣпость.

Цитадель окружена довольно глубокимъ рвомъ (10 саж.), на днѣ котораго струится едва замѣтный ручеекъ, берущій свое начало далеко за валами крѣпости, въ городѣ. Въ старыя времена, вѣроятно ручей этой приносилъ болѣе обильное количество воды, такъ какъ въ примыкающей къ этому оврагу стѣнѣ сдѣланъ нарочно каменный шлюзъ для задержанія воды, въ случаѣ осады крѣпости. Черезъ тотъ же оврагъ перекинутъ мостъ, соединяющій еще довольно сохранившуюся каменную мостовую, ведущую изъ крѣпости въ «старый» городъ, гдѣ однако, мостовая эта никогда не поддерживалась, а даже часто служила матеріаломъ для построекъ мѣстныхъ обитателей.

Совершенно другой видъ принимаетъ крѣпость со стороны рѣки. Здѣсь замѣчается, что главныя стѣны ея сходятся къ одной главной тупоугольной башнѣ. Направо, вдали виднѣется

упомянутый выше минаретъ и небольшія постройки; налѣво, внизу, широкой лентой течетъ Днѣстръ, исчезая далеко-далеко между скалистыми и поросшими кустарникомъ берегами.

Не менѣе интереса представляетъ также внутренній видъ цитадели съ множествомъ подземныхъ погребовъ и ходовъ. Для археолога знатока найдется здѣсь не мало матеріала для изслѣдованій. Смѣшанные стили украшеній свидѣтельствуютъ о неоднократномъ переходѣ укрѣпленія изъ однихъ рукъ въ другія. Здѣсь встрѣчаются и турецкія надписи, и символическіе знаки.

Исторія Хотина тоже представляетъ не мало интереснаго. Основаніе города приписывается предводителю Даковъ, Котизану, въ III ст.; во время владычества генуэзцевъ городъ былъ укрѣпленъ; въ XVII ст. онъ попадаетъ поочередно во власть поляковъ, козаковъ Украйны, турокъ и молдаванъ; въ 1711 г. онъ окончательно достается туркамъ. Во время войны Турціи съ Россіей Хотинъ былъ нѣсколько разъ взятъ русскими войскаи подъ предводительствомъ Миниха и кн. Голицына. Въ 1811 г. городъ сдался на капитуляцію ген. Эссену и въ 1812 г. присоединенъ къ Россіи вмѣстѣ съ Бессарабіей. Въ 1856 г. крѣпость была упразднена.

Отъ станціи Ларги рельсовый путь поворачиваетъ къ югу и направляется къ берегамъ рѣки Прута; на 335 верстѣ отъ станціи Слободки расположена станція

Липканы, въ сосѣдствѣ съ которой находится большое торговое мѣстечко *Липканы*; оно лежитъ на возвышенностяхъ, по лѣвому берегу р. Прута, на главномъ почтовомъ трактѣ Бессарабской губерніи и на прямомъ пути въ молдаванскіе города Ботушаны и Яссы. Мѣстечко это существовало еще во времена самостоятельности Молдавіи и Валахіи; оно было населено выходцами изъ Литвы, извѣстными подъ именемъ «липканъ» или курьеровъ, на обязанности которыхъ было доставленіе депешъ, а также сборы податей, наряды подводъ или рабочихъ, розыски преступниковъ и другія полицейскія обязанности; отъ нихъ и мѣстечко получило свое названіе. Въ настоящее время м. Липканы составляетъ частную собственность и принадлежатъ княгинѣ Гика.

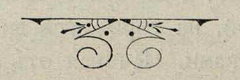
За Липканами рельсовый путь дѣлаетъ крутой поворотъ и направляется прямо на западъ, слѣдуя по лѣвому берегу р. Прута, который служитъ здѣсь границею между Россіею и Румыніею; полотно желѣзной дороги пролегаетъ по низменной долинѣ; виднѣются небольшія болотистыя озера, поросшія камышемъ; на поляхъ встрѣчаются, такъ называемыя, «мочары», т. е. мѣста, на которыхъ въ теченіе всего лѣта застаивается дождевая вода. На лѣво изъ оконъ вагона временами блеснетъ рѣка Прутъ, а на право, за низменной болотистой равниной, на горизонтѣ видны холмы покрытые перелѣсками. Начиная отъ Ларги, на станціяхъ показывается все болѣе и болѣе *руссиновъ*

или какъ ихъ зовутъ по мѣстному *руснаковъ;* слышавшаяся прежде молдаванская рѣчь смѣняется русинскимъ языкомъ, почти тождественнымъ съ малороссійскимъ и чувствуется близость Буковины, гдѣ населеніе сплошное руссинское, составляющее вѣтвь огромнаго племени, заселяющаго южную Россію, Украйну, Юго-Западный край и Галицію.

Минуя небольшую промежуточную станцію

Мамалыгу, лежащую въ 354 верстахъ отъ Слободки, рельсовый путь продолжаетъ итти на западъ, при чемъ нѣсколько удаляется отъ берега р. Прута. На 375 верстѣ отъ Слободки находится

Новоселица, конечная станція Новоселицкой вѣтви. *Мѣст. Новоселица* лежитъ при рѣкѣ Прутѣ и небольшой рѣчкѣ Ракитнѣ, на границѣ съ австрійской Буковиной и принадлежитъ князю Стурдзѣ. Въ немъ до 4.000 жителей; оно имѣетъ большое торговое значеніе, какъ пограничный пунктъ съ таможнею I класса. Изъ числа зданій въ мѣстечкѣ останавливаетъ на себѣ вниманіе домъ князя Стурдзы съ прекраснымъ садомъ. Новоселицкая вѣтвь, примыкаетъ къ Львовско-Черновицкой желѣзной дорогѣ; на австрійской сторонѣ р. Прута расположено м. Новоселица-Австрійская, а далѣе въ 20 километрахъ по желѣзной дорогѣ г. *Черновцы*, главный городъ Буковины.



Могилевская вѣтвь.

Жмеринка, большая узловая станція линіи Кіевъ-Одесса, служитъ исходнымъ пунктомъ *Могилевской вѣтви.* Рельсовый путь пролегаетъ по Литинскому уѣзду Подольской губерніи. Кругомъ открываются виды обычные въ Подоліи: лѣса смѣняются полями, мелькаютъ большія и малыя селенія съ господскими усадьбами. На 12 верстѣ отъ Жмеринки находится станція

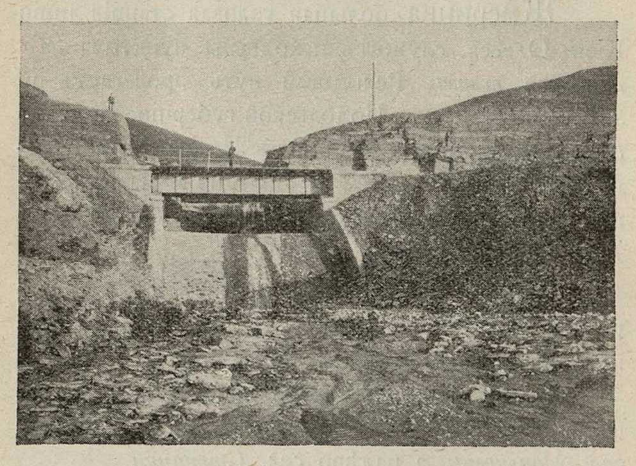
Севериновка, въ сосѣдствѣ съ которой расположенъ большой *свеклосахарный заводъ,* принадлежащій акціонерному обществу.

Далѣе, полотно дороги направляется къ западу; направо изъ оконъ вагона видно большое сел. *Моньковцы,* а налѣво сел. *Степанки.*

На 29 вер. отъ Жмеринки находится станція

Баръ, въ 5 верстахъ отъ которой, на низменномъ берегу р. Рова, находится *заштатный городъ Баръ.* Нынѣ это небольшой, довольно грязный и непривлекательный городокъ, болѣе смахивающій на запущенное мѣстечко, какихъ весьма много въ Юго-Западномъ краѣ; жителей въ немъ до 10.000 чел.; торговаго и промышленнаго значенія г. Баръ не имѣетъ. Въ прошломъ Баръ игралъ

большую роль; онъ принадлежитъ къ числу древнѣйшихъ русскихъ поселеній края, по своему политическому и торговому значенію былъ «стѣною Подоліи» и назывался городомъ Ровомъ, по имени протекающей здѣсь рѣки. Татары неоднократно разоряли городъ, но онъ каждый разъ возникалъ



Могилевская вѣтвь. Каскадный мостикъ.

снова. Когда Подолія находилась подъ властію Польши, король Сигизмундъ III подарилъ г. Ровъ женѣ своей, Бонѣ Сфорца, которая возобновила городъ, выстроила замокъ и переименовала его въ Баръ, въ честь итальянскаго города Бара, откуда была родомъ. Къ этому времени относится основаніе въ Барѣ православнаго монастыря, который тогда былъ мужскимъ. Въ 1616 году староста

барскій Станиславъ Жолкевскій основалъ въ Барѣ іезуитскую коллегію и съ этого времени начались возникшія на религіозной почвѣ недоразумѣнія между поляками и русскими, окончившіяся разрушеніемъ православнаго монастыря. Въ теченіи XVII вѣка Баръ нѣсколько разъ переходилъ изъ рукъ въ руки, отъ поляковъ къ туркамъ (1672 г.), къ полякамъ (1674 г.), къ великороссамъ (1674 г.), опять къ туркамъ (1676) и снова къ полякамъ (1684 г.). Въ 1678 году епископъ Адамъ Красинскій составилъ въ Барѣ извѣстную барскую конфедерацію, которая стремилась къ низложенію короля Станислава-Августа Понятовскаго и устраненію вліянія Россіи на Польшу. Эта конфедерація вызвала гайдамацкое движеніе, извѣстное подъ названіемъ коліивщины. Въ Барскомъ православномъ монастырѣ находится старинная икона Божьей Матери, почитаемая чудотворною и привлекающая въ монастырь много поклонниковъ; икона несомнѣнно стариннаго греческаго письма.

Отъ станціи Баръ рельсовый путь идетъ на югъ по водораздѣлу притоковъ Днѣстра *Лядавы* и *Нѣміи*; по мѣрѣ приближенія къ Днѣстру равнинный характеръ мѣстности измѣняется; появляются пригорки, лѣса и перелѣски продолжаютъ сопровождать рельсовый путь. На Могилевской вѣтви вниманіе путника останавливаютъ станціонныя постройки; большинство русскихъ желѣзнодорожныхъ станцій состоитъ изъ одного большаго

зданія, въ которомъ сосредоточены конторы, пассажирскія залы и ютится все населеніе станціи, начиная съ начальника станціи и кончая станціоннымъ жандармомъ. На Могилевской вѣтви наоборотъ, для квартиръ служащихъ выстроены отдѣльные домики, расположенные въ нѣкоторыхъ мѣстахъ среди естественнаго парка и по своему внѣшнему виду напоминающія дачи въ окрестностяхъ большихъ городовъ.

На 52 верстѣ отъ Жмеринки расположена станція

Копайгородъ, въ пяти верстахъ отъ которой на берегу р. Нѣміи расположено *мѣстечко Копайгородъ*, основанное въ началѣ XVII в. Сигизмундомъ III, назвавшимъ его Новогородомъ и приказавшимъ окружить рвами и валами. Названіе Новогорода не удержалось; жители назвали мѣстечко Копайгородомъ, такъ какъ сами копали рвы и укрѣпленія. Копайгородъ неоднократно подвергался нападеніямъ татаръ и козаковъ; нынѣ въ немъ до 3.000 жителей.

Далѣе, на 64 верстѣ отъ станціи Жмеринки находится станція

Котюжаны, въ 20 верстахъ отъ которой на берегу рѣчки Жвана лежитъ *мѣстечко Мурованные Куриловцы;* по преданію, здѣсь была резиденція славянскаго рода Чуриловъ; остатки существующей здѣсь каменной стѣны циклопической

постройки указываютъ на древнѣйшее заселеніе мѣстности. Нынѣ Мурованые Куриловцы принадлежатъ Н. М. Чихачеву; въ мѣстечкѣ имѣется сахарный заводъ и обращаетъ на себя вниманіе великолѣпный барскій домъ съ красивою колонадою.

За Котюжанами рельсовый путь продолжаетъ идти на югъ. На 76 верстѣ отъ Жмеринки лежитъ станція

Немерчи, къ которой прилегаютъ земли *имѣнія Немерчи*, принадлежащаго К. С. Бущинскому; это имѣніе извѣстно во всемъ краѣ своимъ сѣменнымъ хозяйствомъ.

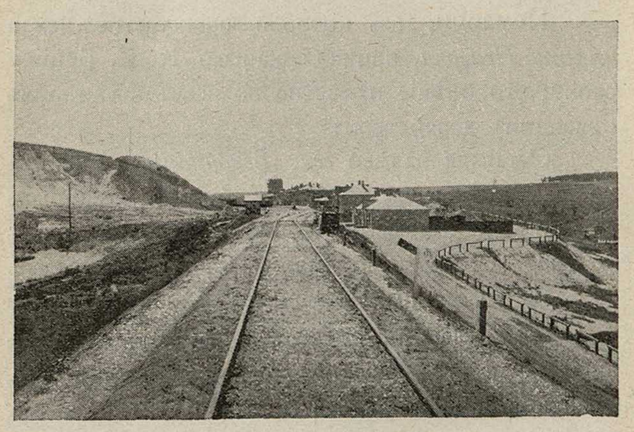
Оставляя налѣво *сел. Вендичаны*, живописно раскинувшееся по берегу ручейка, текущаго въ глубокой балкѣ, рельсовый путь идетъ вдоль холмовъ, а затѣмъ по лѣвому берегу р. *Серебріи*.

На 93 вер. отъ Жмеринки находится станція

Израиловка, которая обращаетъ на себя вниманіе въ техническомъ отношеніи, такъ какъ расположена на косогорѣ; станція эта лежитъ среди выдающейся по своему плодородію мѣстности и служитъ пунктомъ отправки на рынки сбыта значительныхъ партій зернового хлѣба. Въ 6 верстахъ отъ станціи на берегу р. Нѣміи находится большое торговое мѣстечко *Озаринцы*, извѣстное съ XVI вѣка и составлявшее въ былое время сильный укрѣпленный пунктъ; отъ прошлаго здѣсь сохранились развалины старинныхъ укрѣпленій. Нѣсколько далѣе отъ станціи, верстахъ въ десяти, на берегу р. Лядавы лежитъ *м.*

Ярыщевъ тоже весьма древнее поселеніе, въ которомъ заслуживаетъ особаго вниманія старинная весьма характерной архитектуры пятикупольная церковь, построенная въ первой половинѣ прошлаго столѣтія.

За Израиловкой рельсовый путь продолжаетъ идти по долинѣ рѣчки Серебріи; здѣсь полотно желѣзной дороги пересѣкаетъ имѣніе одного изъ



Станція Израиловка.

крупныхъ землевладѣльцевъ Могилевскаго уѣзда К. Я. Сулятыцкаго, которому принадлежитъ около 8.000 десятинъ; на 100-й верстѣ отъ Жмеринки устроена станція

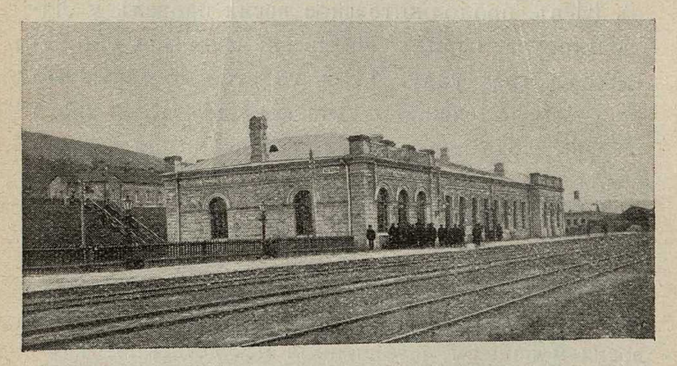
Сулятыцкая, въ 6 верстахъ отъ которой находится небольшое селеніе *Лядава*, гдѣ на вы-

сокомъ берегу Днѣстра сохранились остатки древняго *Лядавскаго скальнаго монастыря* и церкви во имя Iоанна Крестителя; церковь, ризница при ней, погребъ, келлiи—все это высѣчено въ известковой скалѣ, отчего и монастырь назывался «скальнымъ». О времени основанiя этого монастыря достовѣрныхъ свѣдѣнiй нѣтъ. По мѣстному же преданiю, преподобный Антонiй Печерскiй, слѣдуя съ Аѳона въ Кiевъ, продолжительное время провелъ у Лядавы, поучая народъ. Лядавскiй монастырь упраздненъ въ 1745 году. Здѣсь умѣстно добавить, что по среднему теченiю р. Днѣстра встрѣчается много пещеръ, сохранившихъ слѣды пребыванiя въ нихъ человѣка. Пещеры эти обслѣдовалъ профессоръ В. Б. Антоновичъ, который раздѣляетъ эти пещеры на двѣ группы: именно пещеры естественныя, съ слѣдами отдѣлки ихъ человѣкомъ и съ признаками его пребыванiя здѣсь въ первобытное время и пещеры, высѣченныя искусственно въ болѣе близкiй къ намъ перiодъ. Лядавскiя пещеры нашъ археологъ относитъ ко второй группѣ, считая Лядавскiй монастырь самымъ интереснымъ изъ всѣхъ по-Днѣстровскихъ скальныхъ сооруженiй.

За станцiей Сулятыцкой рельсовый путь направляется прямо къ берегу р. Днѣстра и затѣмъ, слѣдуя по лѣвой сторонѣ рѣки, достигаетъ уѣзднаго города *Могилева.* На 108 верстѣ отъ Жмеринки расположена станцiя

Могилевъ, находящаяся въ непосредствен-

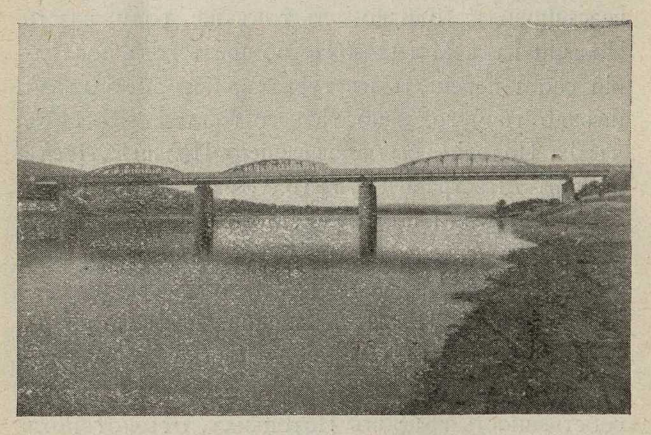
номъ сосѣдствѣ съ городомъ. Для ѣдущихъ изъ Жмеринки самый городъ не виденъ, такъ какъ закрывается горами и путникъ можетъ видѣть только далеко непривлекательное предмѣстье *Нѣмію*. Могилевъ расположенъ при впаденіи рѣки Нѣміи въ Днѣстръ. Названіе свое онъ получилъ отъ Іереміи Могилы, господаря Молдавскаго, дочь котораго Марія, получила этотъ городъ въ приданое при выходѣ замужъ за брацлавскаго старосту Стефана Потоцкаго; въ память ея отца городъ названъ *Могиллов*ъ. Въ XIV в. Могилевъ былъ центромъ обширной торговли иностранными товарами, направлявшимися на югъ Россіи, въ Галицію и Константинополь и отличался численностью населенія, среди котораго было много грековъ, армянъ и молдаванъ. Въ эпоху войнъ Богдана Хмельницкаго съ поляками, Могилевъ слу-



Станція Могилевъ

жилъ границею между Украйною и Молдавіею и въ 1650 году былъ занятъ козаками. Четыре года спустя польскій гетманъ Чарнецкій, двинувшись на опавшую часть Малороссіи, сжегъ Могилевъ. Когда гетманъ Дорошенко подчинился въ 1671 г. Турціи, Могилевъ поступилъ во власть турокъ подъ управленіемъ Дорошенки. Янъ Собѣсскій возстановилъ, однако, въ томъ же году власть Польщи надъ Могилевомъ, но чрезъ годъ послѣдній снова перешелъ къ туркамъ, которые владѣли имъ до 1699 года, послѣ чего городъ, вмѣстѣ съ частію Подоліи, былъ возвращенъ Польшѣ. Послѣ разлива Днѣстра въ 1784 году, разорившіеся иностранные купцы покинули Могилевъ, распродавъ свои дома евреямъ, которые съ этого времени сдѣлались преобладающимъ элементомъ среди мѣстнаго населенія. Послѣ присоединенія къ Россіи въ 1793 году, Могилевъ былъ сдѣланъ уѣзднымъ городомъ; въ то время онъ составлялъ частную собственность графовъ Потоцкихъ, отъ которыхъ въ 1811 году былъ выкупленъ русскимъ правительствомъ. Въ Могилевѣ въ прошломъ столѣтіи существовала русская типографія, принадлежавшая молдавскому протопопу Михаилу Стрѣльбицкому. Открытая сначала въ Дубоссарахъ съ разрѣшенія Екатерины II, на отведенной казенной землѣ, для печатанія книгъ на россійскомъ, греческомъ, молдавскомъ и другихъ языкахъ, съ пожалованіемъ ему пенсіи по 300 руб. въ годъ, типографія была потомъ переведена въ Могилевъ.

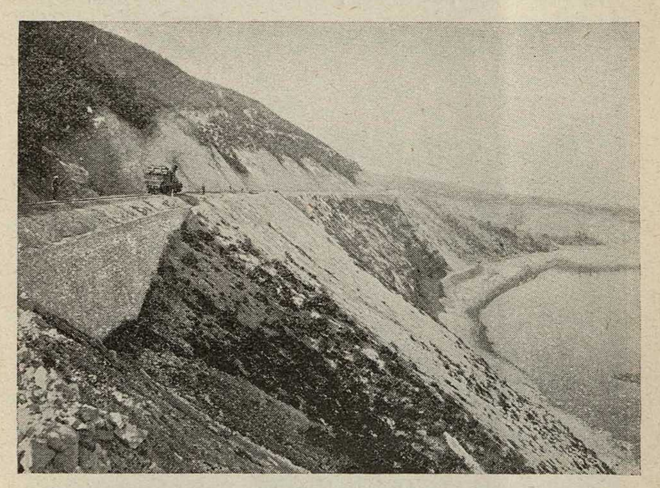
Въ настоящее время въ Могилевѣ до 22.000 жителей и это самый заурядный провинціальный городъ; торговля ограничивается отправкою хлѣба, подвозимаго сплавомъ по р. Днѣстру, а фабрично-заводская промышленность существованіемъ нѣсколькихъ фабрикъ, изготовляющихъ предметы первой необходимости.



Мостъ чрезъ рѣку Днѣстръ у Могилева.

Отъ станціи Могилева рельсовый путь, огибая предмѣстье Нѣмію направляется къ р. Днѣстру, которую переходитъ большимъ изящнымъ желѣзнымъ мостомъ и поворачиваетъ на западъ, слѣдуя вдоль праваго берега названной рѣки. Отсюда открывается великолѣпный видъ на Могилевъ; предъ зрителемъ развертывается чудная и на долго остающаяся въ въ памяти картина города, раскинувшагося по го-

ристой возвышенности, спускающейся къ берегу широкой рѣки; зелень садовъ разнообразитъ видъ и выглядывающіе изъ за деревьевъ ординарные домики уѣзднаго города, издали пріобрѣтаютъ совсѣмъ необычную окраску и какъ то весело и привѣтливо смотрятся своими маленькими окнами въ



Могилевсзая вѣтвь. Подпорная стѣнка по р. Днѣстру.

голубую зеркальную гладь Днѣстра. На заднемъ планѣ видны возвышенности, покрытыя полями и лугами и составляющіе фонъ картины. Вглядываясь въ открывающуюся изъ оконъ вагона панораму Могилева, путникъ можетъ различить пятикупольный храмъ съ отдѣльно стоящею колокольнею; это Георгіевская церковь, сооруженная гре-

ками. Правѣе виднѣется соборная колокольня, а за нею, изъ за крышъ—купола Николаевскаго собора, вблизи котораго стоитъ большой костелъ съ двумя башнями.

Перейдя р. Днѣстръ, рельсовый путь на бессарабской сторонѣ встрѣчаетъ *м. Атаки*, распо-



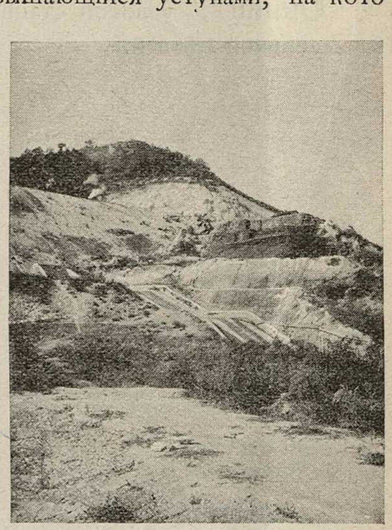
Оврагъ Наславче.

ложенное какъ разъ противъ Могилева и имѣющее значеніе, какъ одна изъ важнѣйшихъ днѣстровскихъ пристаней.

Далѣе, полотно дороги слѣдуетъ по правому берегу р. Днѣстра. На 112 верстѣ отъ Жмеринки расположена станція

Волченецъ, до которой отъ перехода на

бессарабскую сторону и далѣе на протяженiи 15 верстъ развертывается панорама Днѣстра; проносящiеся предъ глазами путника картины одна лучше другой: широкая рѣка медленно катитъ свои воды, омывая берегъ, первоначально низменный, а далѣе возвышающiйся уступами, на которыхъ среди зелени и садовъ виднѣются постройки сел. *Серебрiя* и *Ляховцы*. Оставляя долину р. Днѣстра, рельсовый путь дѣлаетъ поворотъ и, огибая встрѣчныя возвышенности, входитъ въ долину, носящую названiе «Наславченскаго оврага»; здѣсь мѣстность тоже очень живописна и невольно останавливаетъ на себѣ взгляды любителя природы; рельсовый путь проходитъ по выступу, съ одной стороны возвышается поросшая зеленою травою гора, а съ другой находится оврагъ, скаты котораго покрыты лѣсомъ.



Труба у разъѣзда Наславче.

Минуя засимъ небольшую промежуточную станцію

Бырново, лежащую на 134-й верстѣ отъ Жмеринки, полотно желѣзной дороги направляется къ

Окницѣ, узловой станціи Могилевской и Новоселицкой вѣтвей.



Волочиская вѣтвь.

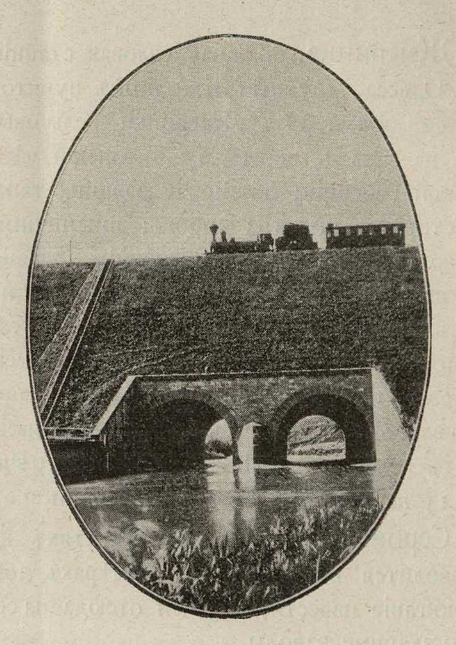
Жмеринка, большая узловая станція линіи Кіевъ-Одесса, служитъ исходнымъ пунктомъ *Волочиской вѣтви.* Отъ Жмеринки рельсовый путь идетъ на западъ, пересѣкая Литинскій уѣздъ Подольской губерніи; обширная равнина тянется по обѣ стороны полотна дороги; пшеничныя поля смѣняются плантаціями свекловицы, временами поѣздъ проносится среди сплошной зеленой стѣны лѣсовъ. Направо изъ за лѣса виднѣется вдали большое, извѣстное еще съ XVI вѣка, мѣстечко *Межировъ,* принадлежащее нынѣ К. Раковской. На 10 верстѣ отъ Жмеринки полотно дороги пересѣкаетъ каменною трубою небольшую рѣчку *Ровъ* и на 15 верстѣ подходитъ къ станціи

Сербиновцы, въ окрестностяхъ которой производится въ большихъ размѣрахъ добываніе и обжиганіе извести, идущей отсюда на сосѣдніе свеклосахарные заводы.

На 39 верстѣ отъ станціи Жмеринки расположена станція

Комаровцы, въ непосредственномъ сосѣдствѣ съ которою находится сел. *Волковинцы,* раскинувшееся по берегамъ рѣчки Згара; селеніе это принадлежитъ разнымъ мелкопомѣстнымъ владѣль-

цамъ, называющимъ его мѣстечкомъ, но въ дѣйствительности это село; тѣмъ не менѣе Волковинцы поселеніе весьма значительное и носитъ характеръ мѣстечка; въ немъ до 5.000 жителей,



Волочиская вѣтвь. Ровская труба.

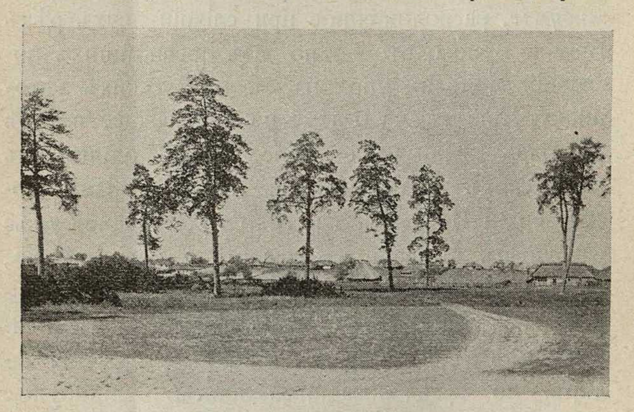
имѣется нѣсколько мукомольныхъ мельницъ и ведется довольно широкая торговля зерновымъ хлѣбомъ. Станція Комаровцы—самый возвышенный пунктъ на сѣти Юго-Западныхъ жел. дор. Она расположена на высотѣ 173 саж. надъ уровнемъ Чернаго

моря. Самый пониженный-же пунктъ сѣти—станція Куяльникъ—0.81 саж. ниже уровня моря.

Далѣе, на 59 верстѣ отъ Жмеринки лежитъ станція

Деражня въ непосредственномъ сосѣдствѣ съ которой находится большое торговое *м. Деражня*, имѣющее до 5.000 жителей. Отъ станціи Деражни пролегаетъ почтовый трактъ въ *м. Меджибужье,* расположенное при сліяніи двухъ рѣкъ Буга и Бужка; это—одно изъ древнѣйшихъ поселеній Подоліи, упоминаемое въ русскихъ лѣтописяхъ еще въ XVII вѣкѣ и составлявшее, вмѣстѣ съ опредѣленными ему поселеніями, одинъ изъ княжескихъ удѣловъ подъ наименованіемъ Побожья или Побужья. Въ 1240 году Меджибужье разрушенъ татарами. Когда, по изгнаніи татаръ, Подолія перешла во владѣніе князей Каріатовичей, послѣдніе въ 1331 году построили въ Меджибужьѣ замокъ для защиты отъ вторженія татаръ. Во время козацкихъ войнъ, Меджибужье нѣсколько разъ переходитъ въ руки козаковъ. Когда западная Подолія подпала подъ власть турокъ въ 1675 году, та же участь постигла и Меджибужье. Жившіе здѣсь турецкіе паши значительно расширили и укрѣпили замокъ, украсивъ его въ восточномъ вкусѣ. Съ переходомъ Подоліи къ Польшѣ, Меджибужье достался Сенявскимъ, которые много способствовали расширенію замка; отъ Сенявскихъ Меджибужье перешло къ князьямъ Чарторыйскимъ, и по присоединеніи юго-западныхъ

русскихъ областей къ Россіи, вмѣстѣ съ другими имѣніями Чарторыйскихъ было конфисковано и состояло въ веденіи казны до 1795 года, когда по указу Императрицы Екатерины II былъ возвращенъ князьямъ Чарторыйскимъ. Однако, когда возникъ мятежъ 1830 года, въ которомъ принялъ дѣятельное участіе князь Адамъ Чарторыйскій, то имѣнія его, въ томъ числѣ и Меджибужье, прави-



Видъ въ окрестностяхъ ст. Деражни.

тельство вынуждено было вновь конфисковать, при чемъ Меджибужье было обращено въ военныя поселенія, существовавшіе здѣсь до освобожденія крестьянъ въ 1861 году. Меджибужскій замокъ до настоящаго времени содержится въ полномъ порядкѣ, при немъ находится православная церковь, устроенная изъ бывшаго кармелитскаго костела. Въ мѣстечкѣ заслуживаетъ вниманіе костелъ, по-

строенный князьями Чарторыйскими и очень древняя каменная синагога.

Отъ Деражни рельсовый путь принимаетъ сѣверо-западное направленіе и минуя небольшую промежуточную станцію

Богдановцы, находящуюся въ 83 верстахъ отъ Жмеринки, направляется къ уѣздному *городу Проскурову*, въ непосредственномъ сосѣдствѣ съ которымъ и въ 93 верстахъ отъ Жмеринки расположена станція

Проскуровъ. Городъ Проскуровъ расположенъ въ низменной болотистой равнинѣ, окруженной возвышенными холмами, при впаденіи рѣчки Плоской въ Бугъ; онъ назывался прежде *Плоскуровымъ,* отъ рѣчки Плоской и существовалъ уже въ XV вѣкѣ и былъ сильно укрѣпленъ. Въ XVII вѣкѣ Проскуровъ и его окрестности были опустошены настолько, что для заселенія этой мѣстности были вызваны поляки изъ Мазовецкаго воеводства, потомки которыхъ подъ именемъ мазуровъ существуютъ и по нынѣ какъ въ самомъ городѣ, такъ и въ сосѣднихъ селеніяхъ Гречанѣ, Шаровочкѣ и Мацьковцахъ. Въ 1795 г. Проскуровъ присоединенъ къ Россіи и былъ назначенъ уѣзднымъ городомъ Подольской губерніи. Въ настоящее время Проскуровъ имѣетъ до 23.000 жителей; это довольно грязный и малопривлекательный городъ, имѣющій нѣкоторое торговое и промышленное значеніе. Торговое значеніе Проскурова

обусловливается нахожденіемъ его среди мѣстности, считающейся самой плодородною во всей Подольской губерніи, которая вообще пользуется извѣстностью, какъ одна изъ наиболѣе производительныхъ губерній Россіи. Что касается обрабатывающей промышленности, то въ этомъ отношеніи слѣдуетъ отмѣтить, что въ Проскуровѣ находятся большой свеклосахарный заводъ С. Г. Маранца, принадлежащій къ числу самыхъ благоустроенныхъ сахарныхъ заводовъ всего района Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, три паровыхъ мукомольныхъ мельницы, кирпичный заводъ, два мыловаренныхъ и табачная фабрика.

Отъ Проскурова начинается *Проскурово-Исаковецкое шоссе*, пересѣкающее западную половину Подольской губерніи, проходящее чрезъ *г. Каменецъ-Подольскій* и оканчивающееся у *с. Исаковцы*, на австрійской границѣ, гдѣ находится таможня.

По пути изъ Проскурова въ г. Каменецъ-Подольскій, въ 28 верстахъ отъ станціи, на возвышенномъ ровномъ мѣстѣ расположено *м. Ярмолинцы*; это старинное поселеніе, основаніе котораго относятъ къ XVI вѣку; въ настоящее время Ярмолинцы извѣстны по своей ярмаркѣ, имѣющей большое значеніе для всей Подольской губерніи; ярмарка называется петропавловской и продолжается съ 18 по 30 іюня, при чемъ торговые обороты достигаютъ 2 и $2^1/_2$ милліоновъ рублей. Далѣе, въ 60 верстахъ отъ станціи Проскурова,

находится *м. Дунаевцы,* являющееся центромъ суконнаго производства въ Подольской губерніи; здѣсь дѣйствуетъ свыше 40 фабрикъ, обороты которыхъ, въ общей сложности, достигаютъ 3/4 милліона рублей въ годъ. Мѣстечко Дунаевцы очень долгое время, въ концѣ прошлаго и началѣ нынѣшняго столѣтія, принадлежало роду Красинскихъ; одинъ изъ этихъ владѣльцевъ, генералъ Красинскій, въ 1829 году, желая поднять промышленное значеніе мѣстечка, пригласилъ сюда выходцевъ изъ Пруссіи, которые и положили здѣсь начало суконному производству.

Г. Каменецъ-Подольскій, находящійся въ 93 верстахъ отъ станціи Проскурова, одинъ изъ наиболѣе интересныхъ и характерныхъ городовъ Юго-Западнаго края. Принадлежа къ числу не многихъ губернскихъ городовъ еще невключенныхъ въ сѣть рельсовыхъ сообщеній, Каменецъ-Подольскій не посѣщается туристами и потому о немъ мало пишутъ и говорятъ. Между тѣмъ, по своей оригинальной внѣшности, по остаткамъ старины и по связаннымъ съ нимъ историческимъ воспоминаніямъ Каменецъ-Подольскій заслуживаетъ большаго вниманія. Туриста, конечно, пугаетъ почти стоверстный переѣздъ на лошадяхъ, но страхъ въ этомъ отношеніи оказывается совершенно напраснымъ. Въ Проскуровѣ всегда имѣются на лицо удобныя рессорныя коляски и переѣздъ въ Каменецъ въ хорошую погоду, по шоссе, имѣетъ свою прелесть,

разнообразя путешествіе. По сторонамъ открываются виды Подоліи, мелькаютъ селенія, барскія усадьбы, окруженныя парками и ведущими къ нимъ отъ проѣзжей дороги аллеями изъ пирамидальныхъ тополей. При настоящемъ расписаніи движенія поѣздовъ, пріѣзжая въ Проскуровъ ут-



Видъ Каменца съ восточной стороны

ромъ обыкновенно этотъ переѣздъ на лошадяхъ дѣлаютъ въ одинъ день и прибываютъ въ Каменецъ поздно вечеромъ; по пути дѣлается остановка для обѣда и смѣны лошадей въ м. Ярмолинцахъ, гдѣ, къ слову сказать, кормятъ очень скверно и проѣзжему лучше всего запастись провизіею въ Проскуровѣ. Желающимъ совершить переѣздъ въ Каменецъ, во избѣжаніе утомленія, не такъ быстро, можно рекомендовать остановку

для ночлега въ Дунаевцахъ, гдѣ имѣется гостинница, содержимая нѣмцемъ, у которыхъ, какъ извѣстно, чистота и порядокъ стоятъ на первомъ планѣ, а клопы не пользуются попустительствомъ...

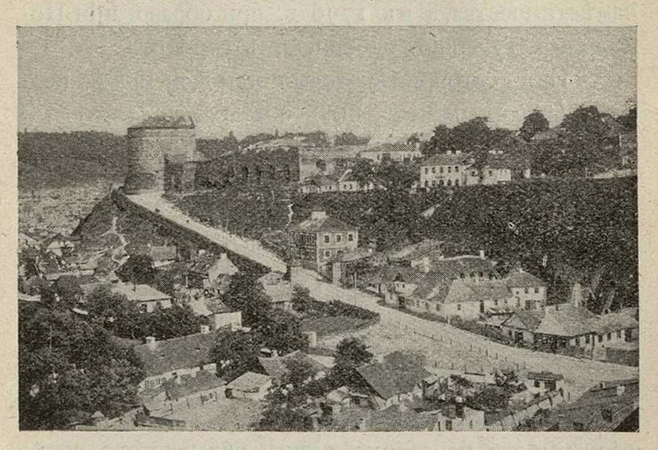
Расположенный на скалѣ, Каменецъ имѣетъ форму элипсиса и представляетъ собою родъ острова, обрамленнаго почти со всѣхъ сторонъ (кромѣ юго-западной) тонкой лентой рѣки Смотрича, текущей въ высокихъ берегахъ, но обыкновенно не изобилующей водой, за исключеніемъ весенняго времени, когда вода поднимается и даже грозитъ опасностью прибрежнымъ жителямъ. Городъ-островъ съ своими естественными и искусственными укрѣпленіями, прибрежными каменистыми скалами, насыпями и крѣпостями, былъ въ свое время мощною твердынею пережившею на своемъ вѣку цѣлый рядъ кровавыхъ битвъ. Въ настоящее время Каменецъ - Подольскъ—губернскій городъ съ населеніемъ до 35,000 человѣкъ. Съ которой стороны не смотрѣть на городъ—отовсюду онъ представляетъ крайне живописный и оригинальный видъ: остатки старинныхъ укрѣпленій и построекъ, далеко необычная для нашего времени архитектура многихъ домовъ, главы старинныхъ костеловъ, турецкій минаретъ,—все это оставляетъ сильное впечатлѣніе, перенося внимательнаго наблюдателя мыслію въ минувшее, когда созидались эти твердыни и постройки, когда изъ-за обладанія ими шла ожесточенная борьба и лились рѣки крови и

когда нашъ мирный губернскій городокъ былъ грозною твердынею и опорою то польскаго, то турецкаго владычества въ Подоліи.

Разнохарактерныя и разнообразныя постройки Каменца подымаютъ предъ наблюдателемъ завѣсу прошлаго; эти молчаливые свидѣтели былаго краснорѣчиво повѣствуютъ о тѣхъ событіяхъ, которые пронеслись предъ ними въ теченіи вѣковъ, оставивъ слѣды въ видѣ смѣшенія стилей, системъ сооруженія, орнаментовъ и украшеній. Развѣ римско-католическій костелъ съ пристроеннымъ къ нему турецкимъ минаретомъ, на верху котораго укрѣплена статуя Божіей Матери не есть самая краснорѣчивая историческая справка, рисующая судьбы пережитыя Каменцемъ. Дома современной постройки, выдѣляющіеся среди остатковъ древности и какъ то жизнерадостно смотрящіе на окружающія ихъ развалины, невольно заставляютъ сопоставить мрачное прошлое съ мирнымъ и спокойнымъ настоящимъ. На старыхъ могилахъ возникла новая жизнь и для умиротвореннаго края, пережившаго эпоху военныхъ тревогъ, гнета иноземнаго владычества, настало время спокойнаго существованія когда онъ можетъ свободно развиваться и идти впередъ по пути экономическаго прогресса...

По свидѣтельству русскихъ лѣтописей, Каменецъ входилъ въ составъ Галицкаго княжества; въ 1240 году городъ былъ превращенъ въ груду

развалинъ войсками Батыя; около 1331 г. князь литовскій Гедиминъ, подчинивъ Литвѣ Подолію, отдалъ таковую во владѣніе своимъ внукамъ князьямъ Коріатовичамъ, которые построили, т. е. вѣрнѣе возобновили Каменецъ, укрѣпили его и сдѣлали сильною крѣпостью. Во второй половинѣ XV в.



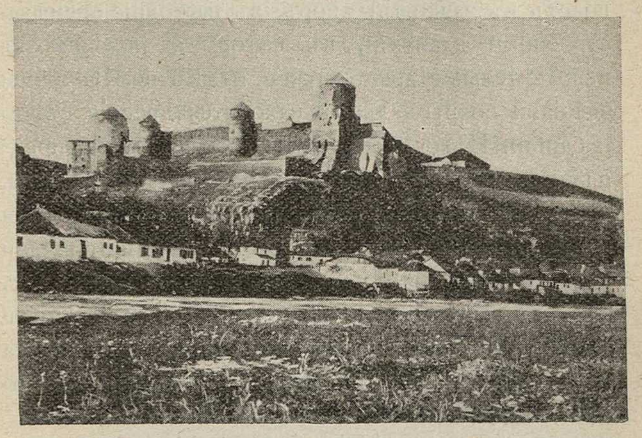
Городъ Каменецъ-Подольскій Старый въѣздъ въ городъ и башня Баторія.

и въ началѣ XVI в. Каменецъ и его окрестности подверглись набѣгамъ татаръ и турокъ; городъ былъ разоренъ ханомъ Айдаромъ въ 1474 году и султаномъ Махометомъ II въ 1476 г.; въ XVII в. Каменецъ осаждали козаки и турки; такъ, Хмельницкій осаждалъ его въ 1648 и 1658 гг., а въ 1672 году гетманъ Дорошенко, соединившись съ султаномъ Магометомъ IV и крымскими татарами,

овладѣлъ Каменцомъ, который до 1699 г. оставался въ рукахъ турокъ; въ 1699 году Каменецъ снова присоединенъ къ Полъшѣ и до конца XVIII вѣка пользовался сравнительнымъ спокойствіемъ. Въ 1795 году Подолія присоединена къ Россіи и Каменецъ сдѣланъ главнымъ городомъ Подольскаго намѣстничества, а въ 1796 г. при образованіи Подольской губерніи, губернскимъ городомъ.

Изъ достопримѣчательностей Каменца на первомъ планѣ долженъ быть поставленъ *замокъ*, который находится въ западной части города, въ той его части, гдѣ рѣка, обойдя городъ, опять подходитъ къ своему первоначальному руслу; замокъ, стоящій на высокомъ мысѣ, какъ бы сторожитъ городъ и охраняетъ его отъ опасностей. Самый замокъ состоялъ изъ двухъ частей: стараго замка съ каменными башнями и стѣнами и новаго—съ земляными укрѣпленіями—валами и рвами. Старый замокъ—элиптической формы и расположенъ на самомъ концѣ обрывистаго мыса; въ настоящее время онъ со всѣхъ сторонъ окруженъ стѣнами и башнями и соединяется съ городомъ постредствомъ, такъ называемаго, Турецкаго моста. Дорога изъ города чрезъ мостъ, проходя мимо замка, раньше была защищена цѣлымъ рядомъ укрѣпленныхъ воротъ, существовавшихъ вплоть до послѣдняго времени. Прежде всего со стороны города была громадная толстая стѣна съ четырехугольной башней и бойницами на всѣ че-

тыре стороны; въ этой башнѣ были сдѣланы ворота (брама). Затѣмъ предъ самымъ въѣздомъ на Турецкій мостъ была опять башня, круглая по формѣ и въ ней ворота со стрѣльчатымъ сводомъ. Самый мостъ съ каменными барьерами по бокамъ былъ настолько узокъ, что на немъ двѣ повозки



Г. Каменецъ-Подольскій. Турецкая крѣпость.

не могли разъѣхаться. Не доходя воротъ замка, находится слѣва входъ въ погребъ, о которомъ народное преданіе утверждаетъ, что это—начало подземнаго хода, соединявшаго между собою каменецкую и хотинскую крѣпости. Напротивъ этого подземелья, на углу замковой ограды, справа, находится четырехугольная башня, тремя своими сторонами выходящая наружу. Со стороны до-

роги въ каменную кладку башни, на двухъ ея сторонахъ, вдѣланы два большихъ ядра. Башня эта прикрываетъ колодезь, который, вырытый въ скалѣ, глубиною въ 50 аршинъ и шириною $7^1/_2$ арш.; этотъ колодезь существовалъ уже въ концѣ XV вѣка. Далѣе, чрезъ обыкновенныя ворота путь ведетъ въ замковый дворъ, въ настояще время застроенный зданіями, въ которыхъ помѣщаются исправительное арестантское отдѣленіе. За этими зданіями вокругъ двора находятся древнія стѣны и башни. Нѣкогда въ замкѣ, кромѣ строеній, предназначенныхъ для военныхъ цѣлей, были и храмы. Такъ, здѣсь была православная церковь во имя Покрова Богородицы, построенная Коріатовичами въ XIV вѣкѣ и просуществовавшая до 1672 г. Въ XVI в. въ одной изъ башенъ была устроена католическая каплица, а въ южной части замка былъ костелъ св. Станислава, передѣланный турками въ мечеть.

Городскія укрѣпленія. Каменецъ, какъ уже сказано выше, представляетъ собою какъ бы островъ, окруженный глубокимъ оврагомъ, по которому струится рѣка Смотричъ. Берега большею частію отвѣсны и достигаютъ 30—40 саженъ высоты, а ширина оврага болѣе 200 саженъ. Только съ двухъ сторонъ скала, на которой построенъ городъ, представляетъ покатости, по которымъ и устроены въѣзды въ городъ и здѣсь-то, въ болѣе слабыхъ мѣстахъ, были сосредоточены искусственныя укрѣп-

ленія города. Укрѣпленный въѣздъ съ сѣверной стороны, бывшій главнымъ въѣздомъ со стороны Подоліи назывался *Польской* или *Лядской брамой*. Польская брама—это цѣлая система укрѣпленій; она была укрѣплена четырьмя башнями, изъ которыхъ три были расположены на правомъ берегу рѣки Смотрича, а четвертая—на другой сторонѣ рѣчки; послѣдняя была соединена съ одной изъ противоположныхъ башенъ каменнымъ мостомъ для пѣшеходовъ. Нынѣ Польской брамы не существуетъ; остались только у такъ называемаго стараго моста съ одной и съ другой стороны рѣчки башни, мало по малу разрушающіеся. Эти руины уныло стоятъ, отражаясь въ мутныхъ водахъ и поддерживая въ мѣстныхъ прибрежныхъ мѣщанахъ суевѣрный страхъ къ этому мѣсту. При подъемѣ на гору приходится проѣхать еще ворота, устроенныя возлѣ громадной башни, называемой Баторіевой; ворота эти называются *Вѣтряной брамой*. Здѣсь собственно пересѣкается линія городскихъ укрѣпленій—стѣнъ и башенъ, нѣкогда окружавшихъ городъ. Въ настоящее время эта линія во многихъ мѣстахъ прерывается и только въ нѣкоторыхъ мѣстахъ остатки стѣнъ и башни указываютъ на то, что городъ, имѣя природныя укрѣпленія—отвѣсныя скалы, былъ укрѣпленъ еще вокругъ особыми искусственными сооруженіями. Справа и слѣва къ Баторіевой башнѣ примыкаютъ бастіоны, изъ которыхъ въ одномъ устроенъ городской театръ.

Какъ Польская брама оберегала въѣздъ въ городъ съ сѣверной стороны, такъ Русская брама защищала южный городской въѣздъ. Представляя собою также какъ бы отдѣльную крѣпость, она состояла изъ четырехъ бастіоновъ, соединенныхъ между собою строеніями. Двѣ башни были по-



Г. Каменецъ-Подольскій. Каѳедральный соборъ и гимназія.

строены возлѣ скалы, третья примыкала къ рѣкѣ, гдѣ былъ устроенъ каменный шлюзъ, соединяющійся на противоположномъ берегу съ четвертою башнею. Самый въѣздъ чрезъ ворота, устроенный въ башнѣ, запирался особою рѣшеткой, спускавшейся со второго этажа башни посредствомъ особаго механизма. Русская брама, какъ и Польская, была соединена съ верхними городскими укрѣп-

леніями дорогой, ведущей изъ брамы въ городъ и закрытой стѣнами, съ устроенными въ нихъ стрѣльницами. Этой дороги теперь не существуетъ, но самыя ворота сохранились.

Кромѣ описанныхъ двухъ въѣздовъ существовалъ еще третій со стороны замка чрезъ каменный мостъ. Здѣсь были также особыя укрѣпленія. На самомъ мосту и при въѣздѣ въ него были ворота и башни. Кромѣ того турки устроили противъ моста особый бастіонъ, на который употребили матеріалъ изъ бывшаго здѣсь кармелитскаго костела. Въ настоящее время отъ этихъ укрѣпленій и построекъ не осталось и слѣда. Мѣсто это пошло на расширеніе стараго бульвара и даже бастіонъ, построенный турками, засыпанъ внутри землей и изъ него устроена одна изъ террасъ бульвара.

Кромѣ укрѣпленій, устроенныхъ при въѣздахъ, городъ имѣлъ еще кругомъ надъ скалами нѣсколько бастіоновъ, соединенныхъ съ остальными фортикаціонными стѣнами. Такъ, до сихъ поръ сохранились съ восточной стороны три башни, а съ западной стороны видна въ архіерейскомъ саду одна башня, служащая бесѣдкой.

Казанскій каѳедральный соборъ. По закрытіи въ г. Каменцѣ въ 1867 году кармелитскаго монастыря, громадное костельное зданіе монастыря, построенное въ первой половинѣ XVIII в., было передѣлано въ православный соборъ. Хотя напе-

редѣлку костельнаго зданія потребовались большія затраты и приспособленія, но за то получился величественный храмъ, выдѣляющійся по внѣшней и особенно по внутренней красотѣ, среди другихъ каменецкихъ церквей. Освященіе собора состоялось 30 августа 1878 года. Въ лѣвой верхней галлереѣ собора помѣщается церковно-историческое древнехранилище, учрежденное Подольскимъ епархіальнымъ историко-стастическимъ комитетомъ въ 1890 году.

Петропавловская церковь. Въ одной изъ густо населенныхъ частей Каменца, въ узенькомъ переулкѣ, изъ-за каменной ограды виднѣется небольшая каменная церковь, замѣчательная по внѣшности своею простотою. Старинная неровная штукатурка почти безъ слѣдовъ краски, тяжелыя контрфорсы, мѣстами покрытые мхомъ, гонтовая крыша,—такова внѣшность православнаго храма, сооруженнаго въ 1580 году. Когда турки заняли Каменецъ, то Петропавловская церковь была отдана ими католикамъ. Впослѣдствіи она оказалась во владѣніи уніатовъ, а въ 1795 году, когда подольскіе уніаты возсоединились съ православіемъ, церковь эта обращена въ православную.

Николаевская церковь еще меньшая по размѣрамъ, чѣмъ Петропавловская; она совсѣмъ закрыта армянско-католическимъ костеломъ и сосѣдними домами. Зданіе этой церкви весьма древнее. Полагаютъ, что эта церковь построена первыми

армянскими поселенцами Каменца, въ доказательство чего приводятъ архаичность ея архитектуры.

Петропавловскій костелъ основанъ въ XIV в.; при вступленіи въ 1672 году въ г. Каменецъ турокъ, костелъ былъ обращенъ въ главную мечеть и при немъ устроенъ изъ тесаннаго камня круглый минаретъ стройно и красиво возвышающійся значительно выше крыши костела. За все время 27-ми лѣтняго владѣнія турками Каменцемъ, съ высоты минарета ежедневно имамы призывали правовѣрныхъ на молитву. Когда же, по карловицкому трактату 1699 года городъ возвращенъ былъ Польшѣ, римско-католическій епископъ освятилъ костелъ, оставивъ минаретъ неприкосновеннымъ памятникомъ турецкаго владычества. Въ 1756 г. Петропавловскій костелъ былъ ремонтированъ, причемъ обновленъ минаретъ и въ то же время, вмѣсто полумѣсяца, на вершинѣ минарета водружено бронзовое изображеніе Божіей Матери.

Говоря о достопримѣчательностяхъ г. Каменца, нельзя не остановиться на *Новомъ мостѣ*, соединающемъ Старымъ городъ съ Новымъ Планомъ. Этотъ мостъ, перекинутый чрезъ громадный оврагъ съ одной скалы на другую, на каменныхъ быкахъ, является выдающимся сооруженіемъ, какъ по своему внѣшнему виду, такъ и по своему значенію, которое онъ имѣетъ въ жизни города; вы-

сота устоевъ моста достигаетъ 18 саженъ, длина моста 70 саженъ, стоитъ онъ около 180.000 р.— цифра для небольшаго губернскаго города—значительная. Заложенъ былъ мостъ 12 мая 1864 г. и оконченъ постройкою въ 1872 году. Сооруженіе моста оказало громадное вліяніе на расширеніе города, окруженнаго скалами и оврагами; Новый Планъ изъ пустопорожнихъ пахатныхъ полей превратился въ лучшую часть города съ красивыми домами, садами, просторными улицами и площадями. Здѣсь, на Новомъ Планѣ находятся выстроенныя въ послѣдніе 25 лѣтъ громадныя зданія духовной семинаріи, городской больницы и женской гимназіи. Лучшимъ украшеніемъ Новаго Плана служитъ новый бульваръ; это тѣнистый садъ, расположенный вдоль обрыва отъ Новаго моста къ предмѣстью Польскимъ Фольваркомъ. Въ Старомъ Городѣ многое напоминаетъ былое: улицы узки и кривы, постройки скучены. Но и здѣсь улицы мало-по-малу, съ возведеніемъ новыхъ построекъ, расширяются. Въ послѣднее время Старый Городъ украсился большими зданіями, изъ которыхъ заслуживаютъ упоминанія дома: городской управы, окружного суда и гостинницы «Belle vue».

Возвратимся къ линіи желѣзной дороги. Отъ Проскурова рельсовый путь продолжаетъ идти на западъ съ легкимъ уклоненіемъ на сѣверъ, пере-

сѣкая густо населенную мѣстность. На 114 верстѣ отъ Жмеринки расположена станція

Черный-Островъ, въ $1^{1}/_{2}$ вер. отъ которой находится большое *м. Черный Островъ*, ведущее значительную торговлю зерновымъ хлѣбомъ. М. Черный Островъ извѣстно съ XIV вѣка, когда входило въ составъ владѣній князя Любарта Гедиминовича; въ XVII вѣкѣ оно перешло въ родъ князей Вишневецкихъ, а по прекращеніи этого рода къ князьямъ Огинскимъ; съ половины XVIII вѣка имъ владѣютъ Пржездѣцкіе. Въ прежнее время м. Черный Островъ имѣлъ укрѣпленный замокъ, служившій важнымъ опорнымъ пунктомъ въ эпоху козацкихъ войнъ.

Въ 9 верстахъ отъ Чернаго Острова по берегу рѣчки Бужка раскинулось *м. Николаевъ*, тоже большое промышленное мѣстечко, извѣстное съ XVI вѣка. Здѣсь весьма развито кожевенное производство (выдѣлка кожъ и овчинъ), а также шитье тулуповъ и сапогъ. Крестьяне занимаются работою у себя на дому, причемъ въ шитьѣ тулуповъ принимаютъ участіе дѣти, начиная съ 10-ти лѣтняго возраста. Матеріалъ пріобрѣтается по преимуществу въ Бессарабіи, а издѣлія сбываются частію на мѣстныхъ ярмаркахъ, частію вывозятся въ Привислянскій край. Промыселъ этотъ возникъ еще въ прошломъ столѣтіи. Мм. Черный Островъ и Николаевъ принадлежатъ нынѣ К. Пржездѣцкому, одному изъ крупныхъ землевладѣльцевъ По-

дольской губерніи, имѣнія котораго въ Проскуровскомъ уѣздѣ обнимаетъ площадь почти въ 8.000 десятинъ.

За станціей Чернымъ Островомъ рельсовый путь входитъ въ предѣлы Староконстантиновскаго уѣзда Волынской губерніи; здѣсь почти на границѣ Проскуровскаго и Староконстантиновскаго уѣздовъ лежитъ станція

Войтовцы, находящаяся въ 134 верс. отъ станціи Жмеринки. За Войтовцами полотно дороги пересѣкаетъ южную часть Староконстантиновскаго уѣзда и направляется къ станціи

Волочискъ, лежащей на 151-й верстѣ отъ Жмеринки и при *м. Волочискѣ*, имѣющемъ исключительно значеніе какъ пограничный пунктъ; здѣсь находится таможня и чрезъ Волочискъ проходитъ кратчайшій путь изъ Одессы и Кіева въ Вѣну. Границей между Россіей и Австріей служитъ рѣка Збручъ, на противоположномъ берегу которой находится *Подволочискъ*, пограничная станція австрійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Радзивиловская и Кременецкая вѣтви.

Здолбуново, большая станція линіи Казатинъ-Граево, служитъ исходнымъ пунктомъ *Радзивиловской вѣтви*. Полотно дороги прорѣзываетъ холмистую мѣстность, проходя въ частыхъ выемкахъ по невысокимъ насыпямъ. Мѣстность—очаровательная. Сочная зелень, густые чистые лѣса, вѣнчающіе вершины конусообразныхъ холмовъ, тщательно обдѣланныя поля—чистенькія хатки, свидѣтельствующія о зажиточности населенія все это вмѣстѣ картина, на которой глазъ отдыхаетъ съ удовольствіемъ; пересѣкши рѣку Стубель, лѣвый притокъ Горыни, рельсовый путь направляется къ станціи

Озеряны, лежащей въ 19 верстахъ отъ станціи Здолбунова. Это небольшая промежуточная станція, значеніе которой вплоть до послѣдняго времени было весьма ограничено. Но нынѣ отъ станціи Озерянъ строится *Мизочская вѣтвь*, которая включитъ въ сѣть рельсовыхъ сообщеній большое торговое *м. Мизочъ* съ сахарнымъ заводомъ; по открытіи этой вѣтви, грузооборотъ станціи Озерянъ значительно возростетъ.

За Озерянами рельсовый путь идетъ по ровной мѣстности; временами вдоль полотна дороги тянутся лѣса, по преимуществу хвойные, но также попадаются дубовые и ольховые перелѣски; это остатки знаменитыхъ въ былое время дѣвствен-

ныхъ лѣсовъ, именовавшихся *боромъ* и покрывавшихъ почти сплошь всю Волынь.

На 40-й верстѣ отъ Здолбунова расположена станція

Дубно, въ 4 верстахъ отъ которой находится уѣздный *городъ Дубно*, живописно раскинувшійся по берегу р. Иквы; названная рѣка образуетъ своимъ теченіемъ два находящихся на противоположныхъ концахъ города острова, Преображенскій и Крестовоздвиженскій, получившихъ свои названія по имени существовавшихъ здѣсь монастырей. О происхожденіи города Дубно народное преданіе гласитъ, что на мѣстѣ этого города, въ глубокой древности, среди дубоваго лѣса стояла *деревушка Дубенка*, изъ которой впослѣдствіи образовался городъ. Въ русскихъ лѣтописяхъ Дубно упоминается первые въ 1100 году, какъ городъ отданный Давиду Игоревичу князю Владимірскому, ослѣпившему Василька. Дубно сталъ рости и развиваться при князьяхъ Острожскихъ, во владѣніе которыхъ онъ перешелъ въ началѣ XV вѣка. Князь Василій Острожскій, по прозванію Красный, укрѣпилъ Дубно и построилъ въ немъ мужской Преображенскій монастырь. Дубно въ теченіи своей многовѣковой жизни пережилъ много драматическихъ эпизодовъ. Его разорилъ въ 1240 году Батый; около него происходили распри удѣльныхъ князей. Нападали на Дубно татары, его жгли козаки. Въ 1577 году къ Дубно подступили татары и расположились

въ лощинѣ, такъ называемой *Злодійской Долынѣ*. Преданіе разсказываетъ, что въ замкѣ шли въ это время приготовленія къ браку племянницы Константина Острожскаго Беаты Дольской съ княземъ Соломерецкимъ. Неожиданное появленіе татаръ, привело князя Константина и всѣхъ собравшихся на торжество гостей, въ большое замѣшательство. Одна только невѣста, княжна Дольская, не потеряла присутствіе духа; среди общей тревоги, она первая открыла пушечную пальбу и и такъ мѣтко и удачно стрѣляла въ татаръ, что они пришли въ смятеніе и отступили. Козаки нападали на Дубно нѣсколько разъ въ эпоху войнъ Богдана Хмельницкаго съ поляками. Когда Львовъ по первому раздѣлу Польши въ 1772 году перешелъ къ Австріи, то бывшая въ немъ, такъ называемая контрактовая ярмарка въ 1774 году была перенесена въ Дубно. Въ это время Дубно сдѣлался центромъ кипучей торговой дѣятельности на Волыни, входя въ непосредственныя торговыя сношенія съ заграничными городами. Во время контрактовъ въ Дубно съѣзжалось до 30.000 человѣкъ. Владѣльцы города—князья Любомірскіе, всегда въ это время уступали пріѣзжимъ половину своего дома и доставляли всѣ удобства для совершенія торговыхъ операцій и устройства разнаго рода пиршествъ и увеселеній. Въ большой залѣ, называвшейся контрактовой, начиная съ 7 января, всегда толпились польскіе магнаты съ своими управляющими и посессорами и всякаго рода

купцы и промышленники, совершая сдѣлки, заключая контракты, договоры и производя куплю-продажу. По вечерамъ устраивались роскошные пиры, балы, давались концерты. Такъ продолжалось двадцать лѣтъ; въ 1794 году контракты были перенесены въ Заславъ, а потомъ въ г. Кіевъ. Съ тѣхъ поръ г. Дубно сталъ падать. Въ началѣ настоящаго столѣтія въ Дубнѣ происходили собранія масоновъ; еще до нынѣ сохранился каменный домъ съ обширнымъ круглымъ заломъ, въ которомъ, при закрытыхъ дверяхъ, происходили таинственныя собранія масоновъ. Изъ древностей въ Дубнѣ заслуживаетъ вниманія замокъ бывшихъ владѣльцевъ его князей Любомірскихъ. Онъ передѣланъ Любомірскими во второй половинѣ XVIII вѣка изъ громаднаго и неприступнаго замка, сооруженнаго нѣкогда княземъ Константиномъ Ивановичемъ Острожскимъ. Замокъ былъ сильно укрѣпленъ; съ востока и юга онъ прилегаетъ къ р. Иквѣ, а съ сѣвера и запада обнесенъ высокимъ валомъ, вокругъ котораго проведенъ широкій ровъ, наполнявшійся въ былое время водою. На валахъ видны еще и теперь двѣ башни съ амбразурами. Подъ замкомъ находились обширные каменные подземные ходы и тайники, куда во время вражескихъ нашествій скрывались городскіе жители съ своимъ имуществомъ. Теперь въ этихъ подземельяхъ устроены разные склады. Кромѣ того, сохранились остатки громаднаго вала и ровъ, которыми былъ окруженъ весь г. Дубно вмѣстѣ съ

замкомъ. Въ настоящее время Дубно небольшой, довольно чистенькій и опрятный уѣздный городокъ, жителей въ немъ около 13.000; въ торговомъ отношеніи онъ имѣетъ заченіе, какъ центръ хмѣлеводства на Волыни; отсюда ежегодно отправляется по желѣзной дорогѣ отъ 30 до 40 т. пуд. хмѣля. За станціей Дубно рельсовый путь направляется на юго-западъ.

На 48 вер. отъ Здолбунова находится станція

Каменица, которая имѣетъ значеніе какъ начальный пунктъ *Кременецкой вѣтви*, включающей въ сѣть рельсовыхъ сообщеній уѣздный *городъ Кременецъ*. Станція



ременецъ, находится въ 29 верстахъ отъ станціи Каменицы. Городъ Кременецъ и его ближайшія окрестности принадлежатъ къ числу наиболѣе интересныхъ мѣстностей въ районѣ

Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ; остатки прошлаго, развалины—имѣютъ захватывающій интересъ для археолога и историка; туристъ, любитель природы можетъ любоваться видами, художникъ найдетъ живописные уголки, которые такъ и просятся на полотно, геологъ заинтересуется скрывающимися въ нѣдрахъ земли полезными ископаемыми...

Городъ расположенъ въ долинѣ, образуемой отрогами Карпатовъ; по этой долинѣ пролегаетъ главная городская улица, называемая Широкою; остальныя улицы, идущія перпендикулярно и параллельно Широкой расположены большею частію на отлогостяхъ горъ. Исторія города тѣсно связана съ исторіей замка, развалины котораго высятся на вершинѣ горы, носящей названіе горы Королевы Боны. Это былъ одинъ изъ древнѣйшихъ и по своему мѣстоположенію одинъ изъ самыхъ неприступныхъ замковъ-крѣпостей на Волыни. Основаніе его относятъ къ IX вѣку; по крайней мѣрѣ имѣются документы XVII вѣка, въ которыхъ говорится, что «замокъ съ незапамятныхъ временъ сдѣланъ и устроенъ изъ каменной скалы». Замокъ этотъ называется замкомъ королевы Боны не потому, чтобы она была его основательницей, а вслѣдствіе того, что она нѣкоторое время владѣла имъ и городомъ Кременцемъ. Впервые Кременецъ упоминается въ началѣ XI вѣка, въ эпоху междоусобій удѣльнаго періода, когда владѣтель его Мокосѣй изъ рода Денисковъ сдалъ

крѣпость королю Болеславу Смѣлому. Въ 1241 и 1255 гг. Кременецкій замокъ прославился своею неприступностью послѣ безуспѣшной осады грознымъ Батыемъ и татарскимъ вождемъ Куремсою. При Гедиминѣ Кременецъ перешелъ къ Литвѣ, а затѣмъ къ Польшѣ. Король Владиславъ отдалъ Кременецъ во владѣніе князя Федора Несвижскаго, а при Сигизмундѣ I онъ перешелъ къ епископу

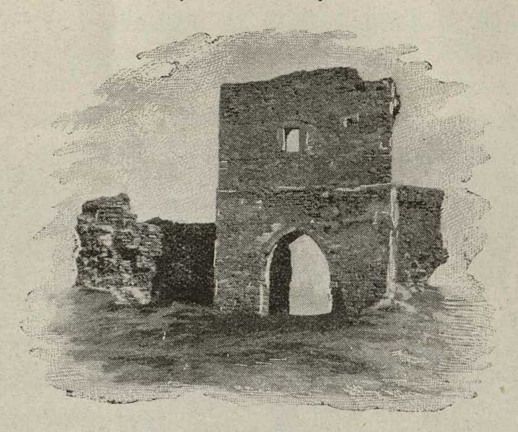


Общій видъ г. Кременца.

Виленскому Янушу, который заботился объ исправленіи и укрѣпленіи замка. Съ 1536 до 1556 года замокъ находился во владѣніи королевы Боны, жены Сигизмунда. Въ 1648 году козаки осадили замокъ и послѣ шестинедѣльной осады взяли

его. Съ этого времени замокъ больше не возобновлялся постепенно ветшалъ и наконецъ отъ него остались только нѣсколько полуразрушенныхъ стѣнъ.

Развалины замка королевы Боны составляютъ главную достопримѣчательность г. Кременца. Громадная, конусообразная гора, съ красиво выдѣляющимися на вершинѣ ея развалинами, господ-



Развалины замка Королевы Боны.

ствуетъ надъ городомъ. Взобраться туда нельзя сказать, чтобы было очень легко; однако трудность подъема во всякомъ случаѣ не превышаетъ обыкновенныхъ затрудненій, вызываемыхъ ходьбой въ гору. Обыкновенно подымаются по тропинкѣ, идущей спиралью, но лица, обладающіе болѣе

здоровыми легкими карабкаются прямо. О какихъ либо лощинахъ и пропастяхъ, чрезъ которыя приходится пробираться чуть ли не съ опасностью жизни, на дѣлѣ нѣтъ и помину: они составляютъ плодъ досужей фантазіи разсказчиковъ. Во всякомъ случаѣ усталость, вызываемая восхожденіемъ, вполнѣ вознаграждается видомъ, который открывается съ вершины горы: весь городъ Кременецъ съ его храмами, зданіями, а равно окрестностями какъ на ладони; неприглядность домишекъ уѣзднаго города, уличная грязь—все это скрадывается; окружающія туриста развалины будятъ воспоминанія о минувшихъ временахъ и предъ нимъ проносятся картины прошлаго, когда вокругъ замка шла ожесточенная борьба между поляками и козаками, когда надъ головами заключенныхъ въ подземельяхъ и темницахъ замка раздавалась веселая музыка, задавались пиры и шло ликованье буйной шляхты. Теперь кругомъ у подножія горы мирно и спокойно работаетъ населеніе маленькаго городка, а на вершинѣ горы среди развалинъ царитъ безмолвіе—и слава Богу!

Отъ замка королевы Боны уцѣлѣли три каменныхъ стѣны, составляющія прямоугольникъ, обращенный къ городу, и ворота на противоположной сторонѣ. Затѣмъ сохранились невысокія комнаты, имѣющія видъ подземелій, съ маленькими окошками, напоминающими бойницы; попадаются входы въ настоящія подземелья. Впрочемъ, про-

вести границу между комнатами и подземельями довольно трудно, такъ какъ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ комнаты, имѣющія окна, высѣчены въ цѣльной скалѣ. Почти посрединѣ плато горы находится колодезь, составляющій особый предметъ любопытства и привлекающій массу посѣтителей. Воды въ немъ нѣтъ и онъ почти до половины заброcанъ камнями, такъ какъ каждый посѣтитель считаетъ своимъ долгомъ бросить въ него камень. Подойти къ отверстію колодца и заглянуть туда безъ риска свалиться почти невозможно; пишущему эти строки удалось добраться къ колодцу ползкомъ и заглянуть въ него; внутри кромѣ гладкихъ стѣнокъ, пропадающихъ во мракѣ, ничего не видно; изъ пропасти вѣетъ холодомъ и сыростью. Колодезь этотъ выбитъ въ замковой скалѣ въ началѣ XVI вѣка, побочнымъ сыномъ короля Сигизмунда I, княземъ Янушемъ, которому принадлежалъ тогда Кременецкій замокъ и который прилагалъ особыя старанія къ укрѣпленію и усиленію неприступности своего замка; впрочемъ, надо добавить, что колодезь не былъ оконченъ: было выбито сорокъ саженъ, а затѣмъ, послѣ смерти Януша, работа прекратилась. Невольно останавливаешься на мысли: какая затрата труда, силъ и времени требовалось, чтобы пробить трубу въ 40 саженъ глубины въ твердой каменной породѣ при тѣхъ примитивныхъ орудіяхъ, которыя употреблялись въ XVI вѣкѣ. И что же? оказывается, вся

эта египетская работа велась для того, чтобы туристы бросали въ колодезь камешки.

Волынская Духовная Семинарія сама по себѣ непредставляетъ особаго интереса, но зданія, занимаемыя семинаріею, составляютъ одну изъ видныхъ достопримѣчательностей Кременца. Они построены въ срединѣ прошлаго столѣтія и въ нихъ находились іезуитскій коллегіумъ съ костеломъ; въ 1773 году папа Климентъ XIV издалъ буллу объ уничтоженіи іезуитскаго ордена, въ силу чего іезуитскій коллегіумъ былъ закрытъ, а іезуиты изгнаны изъ Кременца и всего западнаго края. Въ 1805 году зданія коллегіума были Высочайше пожалованы *Высшей Виленской гимназіи*, устроенной волынскимъ помѣщикомъ графомъ Ѳаддеемъ Чацкимъ, который при содѣйствіи князя Адама Чарторыйскаго, прекрасно обставилъ это учебное заведеніе въ научномъ отношеніи. Кременецкая гимназія имѣла громадную по тому времени библіотеку, состоявшую изъ 50 тыс. томовъ, изъ которыхъ 16 тыс. были пріобрѣтены у короля Станислава-Августа, а также цѣлый рядъ кабинетовъ— минералогическій, нумизматическій, зоологическій и пр. Въ 1819 году гимназія была преобразована въ *Кременецкій лицей*, который былъ для юго-западнаго края тѣмъ же, чѣмъ для сѣверо-западнаго былъ Виленскій университетъ. Въ 1831 году лицей сдѣлался центромъ польскаго революціоннаго движенія на Волыни и въ 1833 г. былъ

окончательно закрытъ, уступивъ свое мѣсто основанному на противоположныхъ ему русскихъ началахъ Кіевскому университету Св. Владиміра, куда были перенесены библіотека и почти всѣ коллекціи лицея. Съ 1836 года въ лицейскихъ зданіяхъ помѣщается Волынская Духовная Семинарія.

Николаевскій соборъ, перестроенный изъ римско-католическаго костела францисканскаго монастыря, сооруженнаго въ 1631 г. До постройки костела на этомъ мѣстѣ находилась старинная православная Троицкая церковь. Монастырь и костелъ были закрыты въ августѣ 1832 года. Николаевскій соборъ каменный, старинной архитектуры находится на Широкой улицѣ; каменная очень изящная колокольня расположена противъ входа въ соборъ и служитъ въ тоже время воротами для входа въ церковную ограду. Въ соборѣ имѣется дарохранительница пожертвованная Императоромъ Александромъ III Александровичемъ, когда Онъ былъ еще Наслѣдникомъ Престола «на вѣчное поминовеніе за упокой души Государя Цесаревича и Великаго Князя Николая Александровича», какъ гласитъ надпись на лицевой сторнѣ дарохранительницы.

Окрестности гор. Кременца представляютъ мѣстность весьма интересную въ геологическомъ отношеніи; здѣсь на небольшомъ, сравнительно,

пространствѣ сосредоточены залежи самыхъ разнообразныхъ ископаемыхъ изъ которыхъ наибольшаго вниманія заслуживаютъ бурый каменный уголь (лигнитъ) и желѣзная руда; но кромѣ того, встрѣчаются охры разныхъ цвѣтовъ, мѣлъ, бѣлый крупнозернистый песокъ и разныхъ сортовъ глины. Нѣсколько лѣтъ тому назадъ въ Revue universelle des mines, de la mettallurgie etc. (Septembre 1892) была помѣщена подробная монографія о Кременецкомъ горномъ районѣ, при чемъ этой мѣстности предсказывается блестящая будущность, такъ какъ Кременецъ съ его окрестностями имѣетъ всѣ данныя къ тому, чтобы превратиться если не въ новый Манчестеръ, то, во всякомъ случаѣ, въ крупный заводскій и промышленный центръ. Въ настоящее время г. Кременецъ имѣетъ значеніе въ дѣлѣ торговли зерновыми продуктами и табакомъ, послѣдній извѣстенъ въ продажѣ подъ именемъ «кременецкаго швицента»; онъ пріобрѣтается фабрикантами для примѣси къ южнымъ табакамъ при изготовленіи низшихъ сортовъ курительнаго табака и папиросъ.

Возвратимся къ Радзивиловской вѣтви. Отъ станціи Каменицы рельсовый путь идетъ на западъ съ легкимъ уклоненіемъ на югъ. На 68 вер. отъ Здолбунова находится станція

Рудня-Почаевская, въ 24 верстахъ отъ которой лежитъ *м. Почаевъ,* не представляющее

само по себѣ не только ничего замѣчательнаго, но и интереснаго, и въ тоже время извѣстное въ Россіи и во всемъ славянскомъ мірѣ, особенно въ Галиціи, Босніи, Сербіи и Болгаріи, по находящейся въ немъ *Почаевской Успенской лаврѣ.* Сюда стекаются богомольцы со всѣхъ концовъ Россіи и изъ заграницы на поклоненіе чудотворной иконѣ Божіей Матери Почаевской. Отъ ст. Рудни въ Почаевъ ведетъ удобная дорога. Здѣсь умѣстно добавить нѣсколько словъ о перевозочныхъ средствахъ. На станціи Руднѣ всегда имѣются на лицо извощики, которые берутъ за доставку въ монастырь не болѣе 1 1/2 руб.; телѣжки довольно первобытныя, но нельзя сказать, чтобы очень не удобныя. Лица, желающія совершить этой переѣздъ съ большими удобствами, телеграфируютъ о времени прибытія въ монастырь и тогда къ приходу поѣзда высылается коляска. Дорога отъ Рудни пролегаетъ по ровной мѣстности, кругомъ растилается обширная равнина, покрытая полями и лугами; временами дорога идетъ среди лѣсовъ. Проѣзжающаго поражаетъ огромное количество аистовъ, которые совершенно не избѣгаютъ человѣка: стоитъ аистъ на своихъ длинныхъ ногахъ у самой дороги, мимо проѣзжаетъ телѣжка, а онъ не обращаетъ никакого вниманія, развѣ повернетъ голову и равнодушнымъ взглядомъ окинетъ путника; случается, что нѣсколько аистовъ гуляютъ по дорогѣ, приближеніе экипажа не заставляетъ

ихъ удалиться въ сторону и только тогда, когда уже экипажъ ихъ настигаетъ или врѣзывается въ ихъ средину они лѣниво отлетаютъ на нѣсколько саженъ. За нѣсколько верстъ отъ лавры начинается густой монастырскій лѣсъ; дорога идетъ просѣкою; наконецъ, показываются вдали зданія Лавры, расположенной на высокой горѣ. Въ числѣ существующихъ въ Россіи православныхъ Лавръ, Почаевская занимаетъ первое мѣсто по своему живописному мѣстоположенію, по чуднымъ видамъ окружающей природы, по легкости, красотѣ и художественной отдѣлкѣ церковныхъ зданій съ золотыми куполами и крестами, величаво высящимися надъ окружающими горами, наконецъ, по свѣжести и чистотѣ горнаго воздуха. Подъѣзжающему къ Лаврѣ путнику, издали кажется, что она находится внѣ земли, какъ бы виситъ въ воздухѣ, окруженная облаками. Почаевская Лавра находится въ восьми верстахъ отъ австрійской границы; она стоитъ на высокой (35 саж.) каменистой горѣ, при подошвѣ которой съ трехъ сторонъ расположено мѣстечко Почаевъ, а съ четвертой стелется зеленою пеленою прекрасный дубовый лѣсъ, принадлежащій лаврѣ и доставляющій богомольцамъ въ лѣтнее время прохладную тѣнь, а для многихъ изъ нихъ служащій мѣстомъ для ночлега. Лѣсъ этотъ является остаткомъ того дремучаго лѣса, который во время оно покрывалъ всю Почаевскую гору и все пространство, зани-

маемое нынѣ мѣстечкомъ Почаевомъ. Входъ въ Лавру открывается двумя воротами, одни изъ которыхъ называются «святыми»; къ нимъ ведетъ прекрасная прямая и широкая аллея, обсаженная двумя рядами пирамидальныхъ тополей. Съ двухъ сторонъ къ стѣнамъ примыкаютъ лаврскіе сады, обведенные, также какъ и сама Лавра, каменною оградою.

Время основанія Почаевской Лавры теряется въ отдаленной древности; полагаютъ, что она основана кіевскими монахами, удалившимися сюда послѣ нашествія Батыя на Кіевъ. Однако, большую извѣстность лавра пріобрѣла со второй половины XVI вѣка. Въ 1559 году греческій митрополитъ Неофитъ, проѣздомъ чрезъ Волынь, остановился въ мѣстечкѣ Орлѣ въ замкѣ Анны Гойской, которую благословилъ иконою Божіей Матери; во время нахожденія въ домѣ Гойской, икона, по преданію, совершила много чудесъ и Гойская, считая себя недостойною обладать такою святынею, передала чудотворную икону въ 1597 году въ Почаевскій монастырь. Въ началѣ XVIII вѣка, въ эпоху гоненія на православіе въ Юго-Западномъ краѣ, Почаевскій монастырь былъ переданъ уніатамъ, въ рукахъ которыхъ находился до 1831 года; почаевскіе уніатскіе монахи базиліанскаго ордена приняли дѣятельное участіе въ польскомъ возстаніи и это вызвало упраздненіе Лавры, какъ уніатскаго монастыря и передачу его въ православное вѣдомство. *Икона Почаевской Божіей Матери* одна изъ замѣчательнѣйшихъ свя-

тынь нашего отечества; она заслуживаетъ особаго вниманія потому, что одинаково чтится какъ православными, такъ и католиками. Въ настоящее время икона эта для православно-русской церкви на юго-западѣ Россіи имѣетъ такое же значеніе, какъ на сѣверо-востокѣ икона Казанской Божіей Матери. Почаевская икона имѣетъ 6¼ вершковъ въ высоту и 5⅛ вершковъ въ ширину. На ней очень богатая риза, украшенная тяжеловѣсными топазами, алмазами и другими драгоцѣнными камнями, вдѣланными въ серебряную доску; корона на ризѣ усѣяна брилліантами.

Описаніе другихъ святынь лавры не приводимъ, такъ какъ на мѣстѣ въ Почаевѣ каждый поклонникъ можетъ почерпнуть о нихъ подробныя свѣдѣнія изъ брошюръ, продаваемыхъ при входѣ въ лавру.

Въ 15 верстахъ отъ м. Почаева находится *м. Вишневецъ*, лежащее въ живописной мѣстности на берегахъ р. Горыни. По времени основанія это мѣстечко очень древнее. Оно во время оно принадлежало князьямъ Вишневецкимъ и здѣсь въ имѣніи Залосцахъ подъ Вишневцомъ впервые появился Лжедимитрій I, эта таинственная личность, имѣвшая большое вліяніе на судьбы Россіи. Когда угасъ родъ князей Вишневецкихъ, то Вишневецъ перешелъ къ Замойскимъ, отъ которыхъ въ 1852 г. перешелъ путемъ покупки къ грузинской княжнѣ Абамеликъ, а въ 1857 г. его купилъ графъ фонъ-демъ-Броэль Плятеръ. Въ 1876 году Вишневецъ

купилъ съ аукціона кіевскій городской голова И. А. Толли, сынъ котораго В. И. Толли нѣсколько лѣтъ тому назадъ продалъ его князю Кочубею, въ рукахъ котораго это громадное имѣніе пробыло недолго и перешло къ князю Имеретинскому, который имъ владѣетъ и нынѣ.

Въ Вишневцѣ заслуживаетъ особаго вниманія замокъ, построенный около 1720 года послѣднимъ княземъ Михаиломъ Вишневецкимъ.

Отъ станціи Рудни-Почаевской рельсовый путь продолжаетъ итти на юго-западъ, пересѣкая холмистую мѣстность. На 86 верстѣ отъ Здолбунова расположена станція

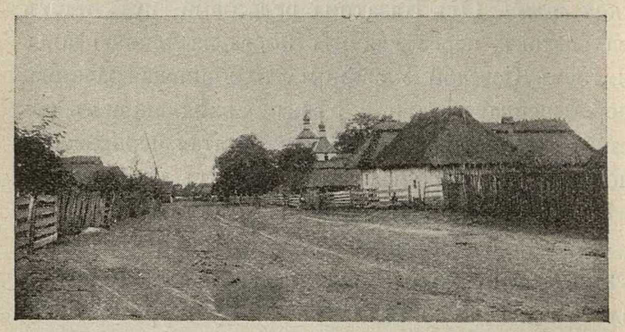
Радзивиловъ, имѣющая значеніе какъ пограничный пунктъ. Само *м. Радзивиловъ* мало интересный населенный пунктъ; оно обязано своимъ происхожденіемъ князьямъ Радзивилламъ, которые, владѣя значительными имѣніями, имѣли обыкновеніе основаннымъ ими поселеніямъ давать имена отъ своей фамиліи. Торговые обороты м. Радзивилова, обусловливающіеся нахожденіемъ его на границѣ съ Австро-Венгріей, сосредоточиваются на отпускѣ хлѣба, шерсти, скота и т. под.; по ввозу же—косы, серпы, разныя ткани, стеаринъ, краски и проч.

Далѣе за станціей Радзивиловымъ въ 7 вер. отъ русской границы, въ предѣлахъ Австро-Венгріи, лежитъ галиційскій городъ *Броды*.

Уманская вѣтвь.

Казатинъ, большая узловая станція линіи Кіевъ-Одесса служитъ исходнымъ пунктомъ *Уманской вѣтви*. Отъ Казатина рельсовый путь идетъ на востокъ, пересѣкая мѣстность извѣстную подъ именемъ Кіевской Украйны. Это обширная равнина, пересѣченная рѣками и рѣчками, входящими въ составъ системы рѣки Днѣпра; богатая черноземная почва, здоровый умѣренный климатъ дѣлаютъ эту мѣстность одной изъ наиболѣе богатыхъ частей Европейской Россіи. Вдоль всей линіи Уманской вѣтви расположенъ рядъ сахарныхъ заводовъ и здѣсь вся сельскохозяйственная культура ведется, сообразуясь съ дѣломъ посѣва свекловицы. Чтобы не говорилось и не писалось противъ громадныхъ дивидендовъ, получаемыхъ акціонерами сахарныхъ заводовъ, нельзя забывать, что это все частности и что въ общемъ сахарное производство имѣетъ выдающее значеніе для нашего сельскаго хозяйства, что оно поддерживаетъ нашихъ земледѣльцевъ, несущихъ громадные убытки отъ паденія цѣнъ на зерновые продукты, способствуетъ улучшенію сельскохозяйственной культуры и даетъ заработокъ многимъ десяткамъ тысячъ рабочихъ

не отрывая ихъ отъ земли и не превращая въ въ фабричныхъ, связь которыхъ съ землею окончательно прерывается... Направо изъ окна вагона виднѣется м. *Бѣлиловка*, принадлежащее нынѣ казнѣ, а въ былое время составлявшее собственность гр. Потоцкаго; здѣсь имѣется очень недурной постройки старинный костелъ, въ сосѣдствѣ съ которымъ на невысокой насыпи сохранились разва-



Село Кривое Сквирскаго уѣзда.

лины сторожевой башни; недавно верхняя половина башни, грозившая паденіемъ, разобрана. Затѣмъ, въ Бѣлиловкѣ имѣется старый запущенный паркъ, превратившійся въ лѣсъ.

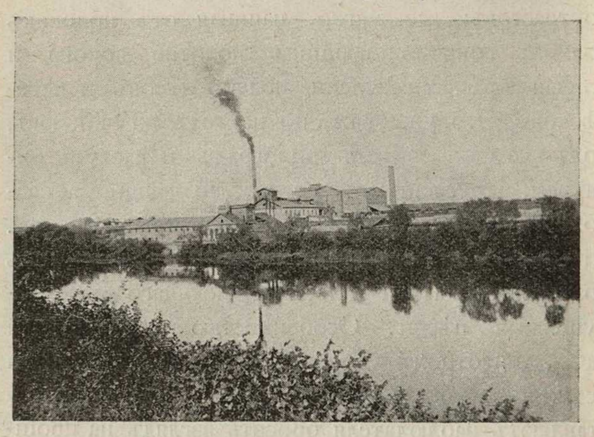
На 30 вер. отъ Казатина находится станція

Зарудинцы, въ 10 верстахъ отъ которой на берегу рѣки Раставицы расположено *м. Ружинъ*, принадлежащее помѣщику Злотницкому; Ружинъ имѣетъ значеніе, какъ мѣстный рынокъ по тор-

говлѣ зерновымъ хлѣбомъ; здѣсь останавливаетъ на себѣ вниманіе великолѣпный барскій домъ владѣльца мѣстечка.

Отъ Зарудинецъ рельсовый путь принимаетъ направленіе на югъ. По обѣ стороны полотна дороги разстилается обширная равнина, кругомъ открываются малороссійскіе виды; природа здѣсь не отличается грандіозностью, не представляетъ контрастовъ: все мягко, начиная отъ пологихъ холмовъ, сопровождающихъ полотно дороги и кончая красками зелени полей, лѣсовъ и перелѣсковъ. Это уже югъ, но не тотъ жгучій югъ, подъ которымъ зрѣетъ виноградъ и растутъ кипарисы, а русскій югъ, не разслабляющій, а располагающій къ легкой лѣни и навѣвающій мечты. Это тотъ югъ, подъ небомъ котораго сложилась поэтическая натура малоросса, поющаго свои задушевныя пѣсни. Особенностью пересѣкаемой здѣсь полотномъ дороги мѣстности являются остатки земляныхъ валовъ. Валы эти невольно заставляютъ наблюдателя бросить взглядъ на прошлое; они представляютъ собой грандіозный памятникъ трудовъ осѣдлаго населенія на защиту земли отъ кочевниковъ. По наблюденіямъ мѣстныхъ археологовъ, эти валы въ разныхъ мѣстахъ теперь уже распаханные и разрушившіеся отъ времени, тянутся на десятки верстъ вдоль рѣкъ Стугны, Красной, Роси и другихъ притоковъ Днѣпра, то поперекъ этихъ рѣкъ, параллельно другъ другу,

то наконецъ, въ видѣ кольца, окружая ближайшую мѣстность Кіева. Какъ видно, то была цѣлая система окоповъ, строившихся нѣсколькими поколѣніями людей, въ продолженіе многихъ десятковъ, даже сотенъ лѣтъ; видно, что кіевская украйна издревле была густо населена, ибо только въ интересахъ и съ помощью многолюднаго мѣстнаго населенія, можно было предпринимать такія



Корнинскій сахарный заводъ.

обширныя и трудныя работы, какъ насыпка валовъ въ нѣсколько саженъ (отъ 2 до 4) вышиною, въ основаніи до восьми саженъ, а длиною на многія версты. На 60 вер. отъ Казатина лежитъ станція

Погребище, въ сосѣдствѣ съ которой находится нѣсколько большихъ сахарныхъ заводовъ, какъ-то: Дзюньковскій, Плисковскій, Спичинецкій.

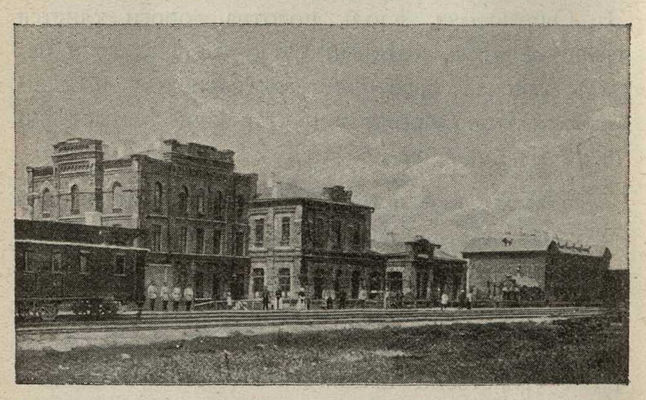
Далѣе, рельсовый путь, дѣлая нѣсколько поворотовъ для обхода встрѣчающихся возвышенностей, продолжаетъ итти на югъ. По пути, налѣво изъ оконъ вагона виднѣется небольшое сел. *Люлинцы*, все утонувшее въ садахъ; далѣе, тоже налѣво, за небольшимъ ручейкомъ выглядываетъ изъ зелени садовъ сел. *Очитковъ*; хатъ почти не видно и только надъ деревьями подымается куполъ церкви и крестъ, ярко сіяющій на солнцѣ. За Очитковымъ вдоль полотна дороги тянется грабовый лѣсъ, который лѣтъ двадцать тому назадъ занималъ все пространство между нынѣшними желѣзнодорожными станціями Монастырищемъ и Липовцомъ.

На 90 в. отъ Казатина расположена станція

Липовецъ. Уѣздный *городъ Липовецъ*, давшій названіе станціи, находится въ 12 верстахъ; это самый заурядный уѣздный городъ, довольно грязный и отличающійся всѣми непривлекательными свойствами нашихъ захолустныхъ мѣстностей. Оставшись внѣ сѣти рельсовыхъ сообщеній, не имѣя никакого значенія въ смыслѣ торговопромышленномъ, онъ осужденъ на жалкое прозябаніе и если отнять у него уѣздныя присутственныя мѣста, то Липовецъ немедленно превратился бы въ совершенную деревню.

Далѣе, на 105 верстѣ отъ Казатина лежитъ станція

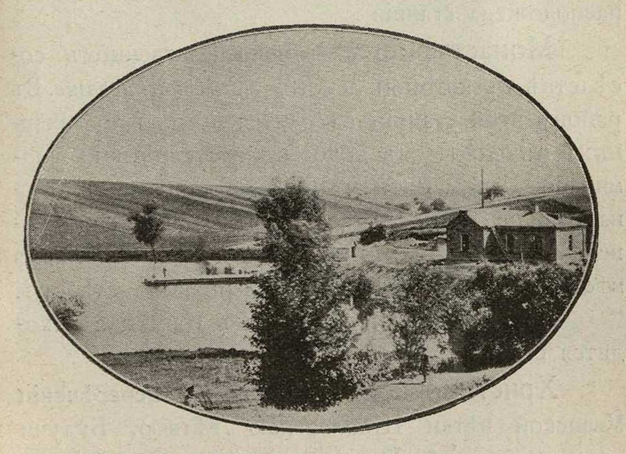
Оратово, въ 12 верстахъ отъ которой находится *имѣнiе Ильинецкое* Е. П. Демидовой кн. Санъ-Донато. Это одно изъ самыхъ лучшихъ имѣнiй въ районѣ Уманской вѣтви; оно занимаетъ площадь 5.300 дес.; при имѣнiи устроенъ сахарный заводъ, перерабатывающiй до $2^1/_2$ миллiоновъ пудовъ свекловицы, мукомольныя мельницы, винокуренный заводъ; кромѣ того имѣется большой конскiй заводъ.



Станцiя Липовецъ.

За Оратовымъ рельсовый путь входитъ въ предѣлы мѣстности, которая еще въ началѣ нынѣшняго столѣтiя входила въ составъ, такъ называемой, *Уманщины*. Послѣдняя захватывала нынѣшнiй Уманскiй уѣздъ, восточную часть Балтскаго, южную половину Гайсинскаго и юго-восточную часть Липовецкаго, что составляетъ вмѣстѣ до

7.000 квадратныхъ верстъ, т. е. около 635.000 десятинъ. Край этотъ, превышающій по своему протяженію, нѣкоторыя самостоятельныя государства Западной Европы, въ теченіе трехъ почти столѣтій, переходя по наслѣдству изъ рукъ въ руки, удерживался по женской линіи въ одномъ родѣ, а именно потомковъ древняго червонно-русскаго, по всему вѣроятію княжескаго, дома Кали-



Видъ въ окрестностяхъ станціи Монастырище.

новскихъ. Понятно, что съ теченіемъ вѣковъ владѣніе это разными путями сильно уменьшилось, но и въ настоящее время почти четвертая его часть находится въ рукахъ наслѣдниковъ Софьи Калиновской, а именно—графовъ Потоцкихъ и графовъ Шуваловыхъ. «Rien de plus beau et de

plus délicieux que ce pays-là», восклицаетъ въ своихъ запискахъ У. Г. Мюнцъ, извѣстный путешественникъ конца прошлаго столѣтія, плѣненный красотою и богатствомъ страны и народонаселенія, а равно ея прошлымъ, полнымъ исторической грозы и романтическаго разнообразія.

За Оратовымъ рельсовый путь направляется на юго-востокъ. Въ 135 верстахъ отъ Казатина расположена станція

Монастырище, въ непосредственномъ сосѣдствѣ съ которой лежитъ *м. Монастырище*. Въ районѣ этой станціи находится нѣсколько сахарныхъ заводовъ, изъ которыхъ заслуживаютъ упоминанія Цыбулевскій и Жашковскій. Само м. Монастырище въ послѣднее время, со времени проведенія Уманской вѣтви, пріобрѣло значеніе, какъ мѣстный рынокъ по торговлѣ зерновымъ хлѣбомъ.

Далѣе, на 163 верстѣ отъ Казатина находится станція

Христиновка, лежащая на пересѣченіи Уманской вѣтви Шполянскою вѣтвью. Будучи узловой станціей, Христиновка имѣетъ желѣзнодорожно-административное значеніе; здѣсь находится оборотное депо, народное училище, содержимое на счетъ Юго-Западныхъ дорогъ и мѣстожительство начальниковъ отдѣльныхъ участковъ по службѣ пути и движенія. Зданіе станціи, расположенное островомъ, отличается своими удобствами въ смыслѣ внутренняго распредѣленія по-

мѣщеній и вообще это одинъ изъ лучшихъ вокзаловъ на второстепенныхъ станціяхъ Юго-Западныхъ дорогъ. Районъ станціи Христиновки отличается своимъ плодородіемъ; почва здѣсь глубокій черноземъ, дающій прекрасные урожаи; изъ числа находящихся въ сосѣдствѣ со станціей имѣній,



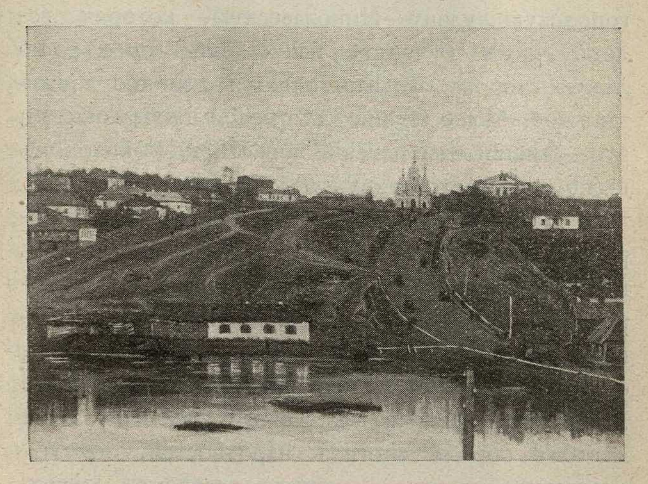
Станція Христиновка.

заслуживаютъ упоминанія: *Шукайводы*—Н. А. Терещенко, принадлежавшее прежде графинѣ Дзялынской, *Рызино*—Невлинскаго, *Верхнячка* съ сахарнымъ заводомъ Дитриха.

Отъ станціи Христиновки рельсовый путь почти прямо направляется къ уѣздному *городу Умани*. Конечная станція Уманской вѣтви

Умань, находится въ 183 верстахъ отъ Казатина и расположена въ непосредственномъ сосѣдствѣ съ городомъ. Издали со стороны желѣзнодорожнаго вокзала, городъ Умань представляетъ красивую панораму: на первомъ планѣ видно предмѣстье, раскинувшееся по берегу рѣчки, за которою подымается холмистая поверхность, занятая самымъ городомъ; строенія разбросаны среди садовъ и бѣлыя городскія зданія выглядываютъ изъ за зелени деревьевъ. Самый высокій пунктъ на фонѣ картины занимаетъ католическій костелъ съ двумя башнями, направо отъ него видна православная церковь, за ней тянется старая часть города, а еще правѣе предмѣстья съ простенькими хатами и роскошными садами; на горизонтѣ чернѣетъ «Грековъ лѣсъ», а правѣе его знаменитая Софіевка. Шоссе отъ вокзала спускается внизъ, пересѣкаетъ предмѣстье и рѣчку, а затѣмъ довольно крутымъ подъемомъ идетъ въ гору. Съ половины горы начинается такъ называемая «парадная», площадь, оставшаяся отъ временъ военныхъ поселеній; вокругъ расположены исключительно почти казенныя зданія. Направо самое красивое зданіе—мужская прогимназія, учрежденная въ 1883 году; въ концѣ площади съ лѣвой ея стороны три бѣлыхъ дома, раздѣленныхъ между собою садами; средній одноэтажный—бывшій дворецъ Потоцкаго, въ которомъ жила въ послѣдній періодъ своей бурной и романической жизни Со-

фья Потоцкая. Въ 1850 году домъ былъ заново перестроенъ на случай пріѣзда Государя Императора; позади этого дворца раскинутъ громадный садъ, въ которомъ когда то были рѣдкія деревья, статуи, бесѣдки и т. п. и отъ которыхъ нынѣ ничего не осталось. Налѣво отъ дворца, такъ назы-



Видъ г. Умани съ вокзала.

ваемый флигель, построенный въ 1851 г. для помѣщенія свиты Государя; а направо деревянный домъ съ мезониномъ, построенный въ 1826 году послѣднимъ владѣльцемъ Умани графомъ Александромъ Потоцкимъ. Правѣе отъ этихъ зданій, фасадомъ къ вокзалу, красуется обширная православная церковь, сооруженная на средства воен-

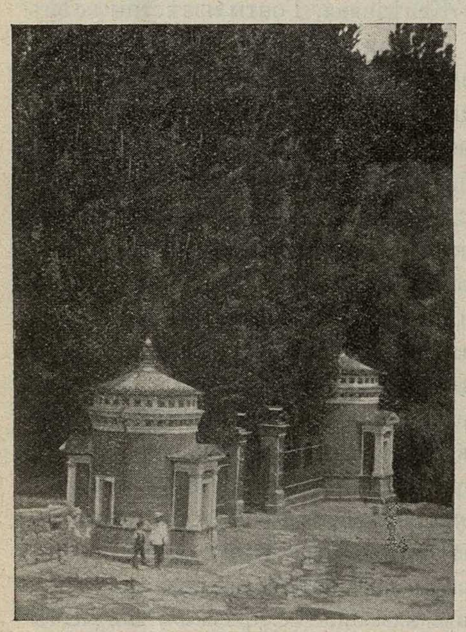
наго вѣдомства. Во времена Александра Потоцкаго зданіе, передѣланное нынѣ въ церковь, было концертнымъ заломъ, въ которомъ давались блестящіе балы, такъ какъ въ самомъ дворцѣ большихъ комнатъ не было. За военною церковью начинается скверъ, упирающійся въ главную городскую улицу—Николаевскую, которая ведетъ чрезъ бульваръ на старый городъ; по лѣвую сторону бульвара тянется длинное двухъэтажное бѣлое зданіе съ небольшими окнами; это—бывшій базиліанскій монастырь, въ которомъ нынѣ помѣщается окружный судъ.

Прежде чѣмъ перейти къ знаменитому Царицыну саду или Софіевкѣ, не мѣшаетъ сказать нѣсколько словъ о прошломъ и настоящемъ города Умани. Мѣстность, на которой въ настоящее время расположенъ городъ съ предмѣстьями, составляла нѣкогда центръ такъ называемой Уманщины, которая съ давнихъ временъ была мѣстомъ борьбы многихъ народностей, не говоря уже о междоусобныхъ распряхъ. Грамотою короля Сигизмунда 13 мая 1609 года «пустыня, называемая Уманью» со всѣми принадлежащими къ ней урочищами была пожалована въ вотчинное владѣніе Брацлавскому, Винницкому и Звенигородскому старостѣ Валентину Калиновскому. Приблизительно къ этому времени слѣдуетъ отнести возникновеніе города Умани. Исторія Умани съ XVII и XVIII вв.—это рядъ драматическихъ эпизодовъ изъ исторіи борьбы Мало-

россіи съ поляками и турками за свою самостоятельность, за сохраненіе своей вѣры, языка и своей національной самобытности. Едва ли нужно приводить выдержки изъ историческихъ повѣствованій объ этой борьбѣ: имена Богдана Хмельницкаго, Максима Желѣзняка, Гонты извѣстны всѣмъ и каждому.... Бурная эпоха въ жизни города Умани закончилась событіемъ 1768 года, извѣстнымъ подъ именемъ «Уманской рѣзни»; съ этого времени начинается періодъ мирнаго развитія города, который, по присоединеніи къ Россіи, въ 1797 г. былъ сдѣланъ уѣзднымъ и началъ быстро заселяться и застраиваться. Нынѣ это одинъ изъ лучшихъ уѣздныхъ городовъ Кіевской губерніи съ населеніемъ до 30 тысячъ человѣкъ. Въ концѣ XVII вѣка Уманщина отъ Калиновскихъ путемъ брачнаго союза перешла къ Потоцкимъ; по присоединеніи Украйны къ Россіи, владѣлецъ Умани графъ Феликсъ Щенсный Потоцкій просилъ Императрицу Екатерину II принять его въ русскую службу; въ 1793 году просьба его была уважена и онъ получилъ чинъ генерала-аншефа. Къ этому времени относится начало знаменитаго сада, носящаго до нынѣ названіе «Софіевки», въ честь жены Потоцкаго Софьи. О происхожденіи Софьи Потоцкой ходитъ много легендъ и разсказовъ; но всѣ эти разсказы сводятся къ тому, что прежде чѣмъ сдѣлаться графинею Потоцкою она вела бурную и полную приключеній жизнь; она была

замужемъ за графомъ Витте, который развелся съ нею, взявъ съ Потоцкаго за уступку жены 2 милліона злотыхъ.

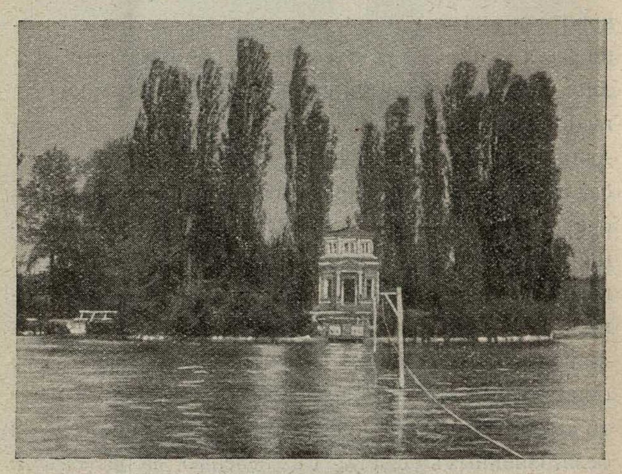
Садъ Софіевку Потоцкій устроилъ, желая доставить удовольствіе Софьѣ, которой понравилась мѣстность занимаемая нынѣ садомъ. Послѣ смерти Феликса Потоцкаго, Умань досталась сыну его Александру, у котораго въ 1833 г. была конфискована и поступила въ казну, а Софіевка въ 1834 г. перешла въ вѣдѣніе Императорскаго Двора, сдѣлалась собственностью Императрицы Александры Θеодоровны и стала называться Царицынымъ Садомъ. Съ 2 сентября 1859 г. садъ переданъ Уманскому училищу земледѣлія и садоводства, въ вѣдѣніи котораго находится и нынѣ.



Въѣздъ въ Софіевку.

Къ Софіевкѣ ведетъ длинная улица, носящая названіе Садовой или Софіевской; эта лучшая улица въ Умани. Въ концѣ Садовой дорога круто поворачиваетъ внизъ къ воротамъ Софіевки. Изящная рѣшетка, состоящая изъ копій съ позолоченными остріями, отдѣляетъ садъ отъ города; ворота по стилю и рисунку гармонируютъ съ рѣшеткой; по обѣимъ сторонамъ воротъ устроены двѣ каменныя сторожевыя будки, украшенныя изящными портиками. За воротами открывается длинная аллея, съ правой стороны которой между скалъ журчитъ ручеекъ Каменка; аллея идетъ среди отлогихъ горъ; слѣва скаты покрыты сплошной массой зелени, а направо за ручейкомъ по горному скату, среди деревьевъ высятся громадныя глыбы сѣраго камня, разбросанныя въ самомъ живописномъ безпорядкѣ: это цѣлыя скалы, то обнаженныя, то поросшія сѣрымъ мохомъ. Какая-то особая прелесть кроется въ этомъ соединеніи безжизненныхъ скалъ съ зеленью деревьевъ и окружающимъ ихъ цвѣтущимъ ковромъ травы. Аллея заканчивается изящнымъ павильономъ въ греческомъ стилѣ; стройныя легкія колонны павильона невольно останавливаютъ вниманіе туриста, а весь ослѣпительно бѣлый павильонъ эфектно выдѣляется среди роскошной зелени деревъ. За павильономъ открывается большой продолговатый прудъ, въ прозрачныхъ водахъ котораго отражаются вѣковыя деревья; въ передней части этого пруда изъ средины выдающагося надъ по-

верхностью воды камня бьетъ грандіозный фонтанъ; громадная струя воды подымается вверхъ, высоко надъ поверхностью пруда превращается въ клокочущую пѣну, разбрасывается на отдѣльныя струи и брызгами, каплями и мелкою водяною пылью падаетъ внизъ; въ яркій лѣтній день, когда



Софіевка. Островъ на верхнемъ озерѣ.

солнечные лучи, дробясь и играя, освѣщаютъ струи, брызги и бѣлую водяную пѣну,—фонтанъ особенно красивъ. По лѣвую сторону пруда у подножія крутаго обрыва, поросшаго лѣсомъ, вьется дорожка. На противоположной сторонѣ на высокой скалѣ стоитъ памятникъ Императрицѣ Александрѣ Ѳеодоровнѣ, супругѣ Императора Николая I Павловича. На правомъ берегу—разбро-

саны громадныя скалы; кажется, что они положены здѣсь не рукою человѣка, а упали въ моментъ какого-нибудь геологическаго переворота; на одной изъ скалъ устроена обнесенная чугунною рѣшеткою терасса, носящая названіе Бельведера; подъ этой скалой, въ естественномъ углубленіи бесѣдка, своею формою и внѣшнимъ видомъ, напоминающая пещерныя жилища первобытнаго человѣка.



Софіевка. Бельведеръ.

Далѣе, въ концѣ пруда нагромождены одинъ на другой, въ самомъ хаотическомъ безпорядкѣ огромные камни; это—*долина гигантовъ*; дѣйствительно что то гигантское, сверхъестественное чудится при взглядѣ на сѣрые камни, самыхъ причудливыхъ и разнообразныхъ формъ; невольно припо-

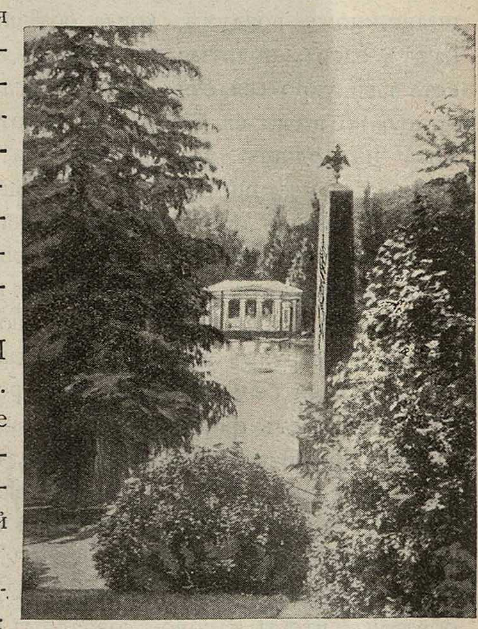
минается греческій миѳъ о битвѣ гигантовъ съ богами и кажется, что здѣсь было поле этой битвы. Рядомъ шумитъ и пѣнится водопадъ, низвергая свои воды по скаламъ; правѣе, огромныя скалы повисли въ воздухѣ, а подъ ними устроена бесѣдка съ скамейками для отдыха.



Софіевка. Водопадъ.

Прослѣдить шагъ за шагомъ всѣ достопримѣчательности Софіевки невозможно: каждый поворотъ дорожки, каждая тропинка открываютъ новые виды, новыя оригинальныя устройства. Здѣсь можно только отмѣтить въ общихъ чертахъ, такъ сказать, подчеркнуть выдающіяся особенности парка, нетолько не имѣющаго себѣ равнаго во всей Россіи по замыслу, идеѣ и выполненію, но даже

могущаго поспорить съ знаменитыми европейскими старинными парками—дворцовымъ въ Версали, Sans-Souci около Берлина и Giardino Balbi во Флоренціи. На берегу озера, на горѣ возвышается высокій гранитный обелискъ съ орломъ на вершинѣ, сооруженный въ память посѣщенія сада Императоромъ Николаемъ I въ 1847 году. Немного ниже памятника устроена терраса, съ которой открывается одинъ изъ лучщихъ видовъ: далеко внизу сверкаетъ озеро, налѣво—дикая долина гигантовъ, затѣмъ изящный, легкій мостикъ, далѣе виденъ водопадъ, вдали бѣлый павильонъ, кругомъ зеленыя деревья, качающія своими вершинами, по которымъ пробѣгаетъ вѣтерокъ, а надъ всѣмъ этимъ синее южное небо,



Софіевка. Памятникъ Императору Николаю I и павильонъ.

съ котораго льются волны свѣта. Хорошъ Уманскій садъ въ жаркій лѣтній день, когда среди вѣковыхъ деревьевъ чувствуется прохлада, когда смолистый запахъ тополей какъ бы виситъ въ неподвижномъ воздухѣ, когда ослѣпительно сверкаютъ озера, облитыя солнечными лучами; здѣсь есть гдѣ укрыться отъ жары и наслаждаясь природою во всемъ ея блескѣ и красотѣ, тихо бродить изъ одного уголка сада въ другой, любуясь открывающимися видами, фантастическими сооруженіями и причудливыми созданіями богатой фантазіи строителя. Но едва ли еще не лучше садъ въ тихую ночь, когда луна шлетъ съ высоты свои блѣдные лучи, отражающіеся и дрожащіе въ струяхъ воды; подъ сводами деревьевъ темно; бѣлый бельведеръ, статуи, громадныя скалы все принимаетъ фанстастическіе размѣры, чуется что-то феерическое, сказочное и, кажется, что находишься въ какомъ-то заколдованномъ паркѣ, гдѣ все погружено въ волшебный сонъ... Туристу, отправляющемуся для осмотра Софіевки, слѣдуетъ разсчитать свое прибытіе въ Умань такимъ образомъ, чтобы таковое совпало съ праздничнымъ днемъ, когда бываютъ въ Софіевкѣ пущены фонтаны и когда можно видѣть садъ въ полномъ блескѣ и красотѣ.

Шполянская вѣтвь.

Вапнярка, станція главной линіи Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ служитъ исходнымъ пунктомъ *Шполянской вѣтви*. Отъ Вапнярки рельсовый путь идетъ на востокъ, пересѣкая ровную мѣстность; налѣво на горизонтѣ виднѣется *мѣст. Тимановка*, имѣніе В. И. Толли, о которомъ сказано выше при описаніи линіи Кіевъ-Одесса; на право изъ за лѣса выглядываетъ *сел. Ильяшевка*, за которымъ лежитъ *сел. Капустяны* съ большимъ свеклосахарнымъ заводомъ, принадлежащимъ наслѣдникамъ Ярошинскаго. На 57 верстѣ отъ Вапнярки расположена станція

Демковка, отъ которой отдѣляется *Тростянецкая вѣтвь*, включающая въ сѣть рельсовыхъ сообщеній *м. Тростянецъ* съ свеклосахарнымъ заводомъ. Далѣе, на 55 вер. отъ Вапнярки лежитъ станція

Гайсинъ. Уѣздный *городъ Гайсинъ*, давшій свое имя станціи находится въ 23 верстахъ. Это небольшой ничѣмъ не замѣчательный городъ съ населеніемъ до 8.000 человѣкъ, все значеніе котораго обусловливается нахожденіемъ въ немъ уѣздныхъ присутственныхъ мѣстъ.

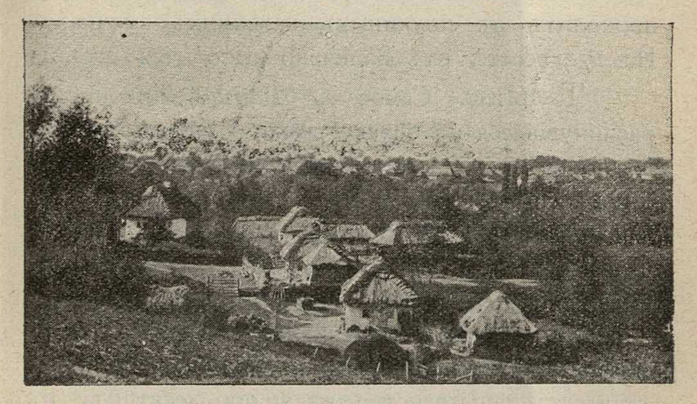
За станціей Гайсиномъ рельсовый путь пересѣкаетъ земли, входящія въ составъ *Теплицко-Ситковецкаго заповѣднаго имѣнія* графа К. К. Потоцкаго; имѣніе это тянется узкой длинной полосой, достигая въ длину 70 верстъ, а въ ширину 12 верстъ и обнимая площадь въ 27.000 десятинъ. Теплицко-Ситковецкое имѣніе принадлежитъ къ числу наиболѣе благоустроенныхъ земельныхъ владѣній Юго-Западнаго края; въ немъ обращено особое вниманіе на техническія производства и для переработки собственныхъ продуктовъ земледѣльческой культуры существуютъ сахарный заводъ, два винокуренныхъ, цѣлый рядъ мукомольныхъ мельницъ и кирпичный заводъ.

На 83 вер. отъ Вапнярки находится станція

Кубличъ; здѣсь рельсовый путь продолжаетъ идти среди земель Теплицко-Ситковецкаго заповѣднаго имѣнія. Въ 8 верстахъ отъ станціи лежитъ *м. Тепликъ*, административный центръ обширныхъ владѣній графа К. К. Потоцкаго съ богатой владѣльческой резиденціей. По другую сторону полотна дороги то же въ 8 верстахъ отъ станціи на берегу рѣчки Кибличъ раскинулось *м. Кубличъ*, принадлежащее помѣщику Ц. Ярошинскому. За станціей Кубличемъ рельсовый путь принимаетъ сѣверо-восточное направленіе и направляется къ станціи

Христиновкѣ, лежащей на Уманской вѣтви и находящейся въ 112 вер. отъ Вапнярки.

За Христиновкой полотно дороги, сохраняя общее направленіе на востокъ, дѣлаетъ нѣсколько поворотовъ для обхода встрѣчающихся возвышенностей. По сторонамъ открываются картины Украйны; обширная, безконечная равнина съ маленькими пригорками и оврагами; среди дремлющихъ нивъ вьется широкою лентою дорога, по ней медленно передвигается возъ, пара воловъ то



Малороссійская деревня.

станетъ вдоль дороги, то вновь плетется, подымая тяжелую черноземную пыль; около воза флегматично шагаетъ покуривая трубку хохолъ... Порою мелькнетъ село, изъ-за вишневыхъ деревьевъ бѣлѣютъ хаты, а временами донесется обрывокъ пѣсни; если пора рабочая, то мимо путника мелькаютъ сцены уборки полей; проносящійся поѣздъ прерываетъ работу и жнецы или косари прово-

жаютъ глазами мелькающіе предъ ними вагоны.

На 142 вер. отъ Вапнярки лежитъ станція

Поташъ, имѣющая значеніе какъ пунктъ отправки значительныхъ партій зерноваго хлѣба изъ сосѣднихъ большихъ экономій.

За Поташемъ мѣстность, пересѣкаемая полотномъ дороги, нѣсколько измѣняется; появляются каменистые холмы и временами рельсовый путь проходитъ въ сплошныхъ каменныхъ выемкахъ. На 172 верстѣ отъ Вапнярки находится станція

Тальное. Самое *м. Тальное* живописно, раскинувшееся по берегу рѣчки Горнаго Тикича, видно изъ окна вагона; это—одна изъ наиболѣе живописныхъ и интересныхъ мѣстностей на Шполянской вѣтви. М. Тальное входитъ въ составъ Тальнянскаго имѣнія графовъ Шуваловыхъ расположеннаго, главнымъ образомъ, по р. Горному Тикичу, обладающаго отличною почвою, находящеюся въ высокой культурѣ; имѣніе это представляетъ пространство въ 20.000 десятинъ, въ томъ числѣ 5.500 дес. прекраснаго лѣса. Тальнянское имѣніе перешло къ графамъ Шуваловымъ отъ прежнихъ владѣльцевъ Уманщины по наслѣдству: графиня Ольга Станиславовна Потоцкая внесла его въ качествѣ приданаго въ этотъ знаменитый русскій домъ. При теперешней дороговизнѣ лѣсовъ, имѣніе это представляетъ громадную цѣнность, тѣмъ болѣе, что оно никогда изъ рукъ хорошихъ хозяевъ не выходило и состоитъ изъ цѣльнаго куска.

Далѣе на 119 в. отъ Вапнярки лежитъ станція

Звенигородка, въ 12 верстахъ отъ которой на берегу р. Гнилаго Тикича расположенъ *уѣздный городъ Звенигородка*; въ 7 вер. къ сѣверозападу отъ города есть конусообразная гора, называемая *Звенигорою*; по преданію древній Звенигородокъ былъ расположенъ вокругъ этой горы, а на вершинѣ стоялъ замокъ, гдѣ звонили въ колоколъ для призыва жителей въ случаѣ нападенія непріятелей, чѣмъ и объясняютъ происхожденіе названія города. Въ настоящее время Звенигородка самый заурядный уѣздный городокъ съ населеніемъ до 17.000 человѣкъ. Впрочемъ, въ послѣднее время Звенигородка стала замѣтно улучшаться: строятся новые дома, прокладываются тротуары и улицы засаживаются деревьями; въ самомъ центрѣ города, на соборной площади устроенъ весною текущаго года обширный скверъ, который современемъ когда разрастутся дерева, будетъ прекраснымъ мѣстомъ для прогулки. Въ торговомъ отношеніи Звенигородка имѣетъ нѣкоторое значеніе, какъ мѣстный рынокъ по торговлѣ скотомъ и зерновымъ хлѣбомъ.

Отъ Звенигородки рельсовый путь направляется на юго-востокъ; на 229 верстѣ отъ Вапнярки лежитъ станція

Дарьевка, въ двухъ верстахъ отъ которой находится станція

Шпола. Подобное близкое сосѣдство двухъ станцій объясняются тѣмъ, что, до выкупа казною

и до присоединенія Фастовской желѣзной дороги къ Юго-Западнымъ дорогамъ, здѣсь оканчивалась сѣть дорогъ Юго-Западныхъ. Дарьевка была конечною станціею Юго-Западныхъ дорогъ, а Шпола— Фастовской дороги. Станція Дарьевка впрочемъ скоро будетъ упразднена и станціонный большой домъ приспособленъ подъ желѣзно-дорожную больницу. Обѣ эти станціи расположены при *м. Шполѣ*, которое до проведенія Шполянской вѣтви было весьма важнымъ хлѣбнымъ рынкомъ, дѣлавшимъ милліонные обороты. Нынѣ границы района, тяготѣющаго къ м. Шполѣ съузились, но и въ настоящее время оно ведетъ большую торговлю зерновыми продуктами. Шполянское имѣніе нынѣ принадлежитъ наслѣдникамъ А. А. Абазы и было куплено покойнымъ въ 1872 г.; оно въ прежнее время входило въ составъ *Смѣлянщины*, о которой будетъ сказано ниже при описаніи района Фастовской вѣтви, и послѣ смерти князя Потемкина-Таврическаго досталось кн. Лопухинымъ, отъ которыхъ перешло къ графамъ Орловымъ, продавшимъ его А. А. Абазѣ. Шполянское имѣніе обнимаетъ площадь въ 14.800 десятинъ земли, изъ которыхъ 2.900 десят. хорошаго лѣса. Владѣльческая резиденція называемая *Дарьевкою,* находится въ 2 вер. отъ станціи и извѣстна своимъ чуднымъ паркомъ.

Отъ Шполы рельсовый путь направляется почти по прямому направленію къ станціи

Цвѣтково, находящейся въ 252 верстахъ отъ Вапнярки и лежащей на Фастовской вѣтви.

Фастовская вѣтвь.

Фастовъ, большая станція линіи Кіевъ-Одесса служитъ исходнымъ пунктомъ *Фастовской вѣтви* (б. Фастовская желѣзная дорога). Отъ Фастова рельсовый путь идетъ на юго-востокъ, слѣдуя нѣкоторое время вдоль лѣваго берега рѣчки Каменки; мѣстность здѣсь ровная, открытая. По сторонамъ пути почти непрерывною цѣпью слѣдуютъ одно за другимъ селенія, выглядывающія изъ чащъ вишневыхъ садовъ. Минуя небольшую промежуточную станцію

Устиновку, лежащую въ 17 верстахъ отъ Фастова, полотно дороги удаляется отъ берега р. Каменки. За Устиновкой рельсовый путь пересѣкаетъ земли, входящія въ составъ Бѣлоцерковскаго имѣнія графини М. Е. Браницкой. Бѣлоцерковское имѣніе, составляющее лишь часть земельныхъ имуществъ М. Е. Браницкой, заключаетъ 58.000 десятинъ земли, изъ которыхъ около 16.000 дес. занимаютъ лѣса. Богатая черноземная почва, цѣлый рядъ заводовъ, мукомольныхъ мельницъ, прекрасно организованное управленіе какъ сельскимъ хозяйствомъ, такъ и техническими производствами дѣлаютъ Бѣлоцерковское имѣніе богатѣйшимъ владѣніемъ Юго-Западнаго края.

На 32 верстѣ отъ Фастова лежитъ станція **Бѣлая-Церковь.** На обширной равнинѣ, по обѣимъ берегамъ рѣки Роси, широко раскинулось *м. Бѣлая-Церковь*, имѣющее до 40.000 жителей. Какъ по своему внѣшнему виду, такъ и по торгово-промышленному значенію, мѣст. Бѣлая-Церковь далеко оставляетъ за собою не только большинство уѣздныхъ городовъ, но оказывается



Станція Бѣлая Церковь.

во многихъ отношеніяхъ лучше нѣкоторыхъ губернскихъ. Несомнѣнныя историческія данныя указываютъ, что Бѣлая-Церковь есть ничто иное, какъ древній Юрьевъ, данный въ удѣлъ Юрію Владиміровичу. Находясь близко отъ Кіева, Юрьевъ въ эпоху междоусобій удѣльнаго періода неоднократно подвергался разореніямъ; отъ этого періода сохранились только бѣлѣющія развалины камен-

ной церкви, которая и дала Юрьеву названіе Бѣлой-Церкви. Въ 1550 году впервые имѣются извѣстія о существованіи здѣсь укрѣпленнаго замка. Въ 1651 году польскія войска заняли Бѣлую-Церковь и съ этого времени оно не разъ переходило то къ Польшѣ, то къ гетманамъ; къ Россіи присоединена въ 1793 году. Въ 1774 году коронный гетманъ, графъ Ксаверій Браницкій получилъ отъ короля Станислава-Августа Понятовскаго въ подарокъ Бѣлую-Церковь и 100.000 жителей, населявшихъ окрестности. Съ тѣхъ поръ эта мѣстность не выходила изъ рода Браницкихъ. Сынъ Ксаверія, Владиславъ былъ женатъ на Александрѣ Васильевнѣ Энгельгардтъ, единственной племянницѣ князя Потемкина-Таврическаго.

При имени Бѣлой-Церкви невольно приходитъ на память трагическая судьба Кочубея и Искры, казненныхъ здѣсь гетманомъ Мазепою. Этотъ историческій эпизодъ большинству извѣстенъ по великолѣпной поэмѣ Пушкина «Полтава»

...Тиха украинская ночь.
Прозрачно небо. Звѣзды блещутъ.
Своей дремоты превозмочь
Не хочетъ воздухъ. Чуть трепещутъ
Сребристыхъ тополей листы.
Луна спокойно съ высоты
Надъ Бѣлой-Церковью сіяетъ
И пышныхъ гетмановъ сады
И старый замокъ озаряетъ...

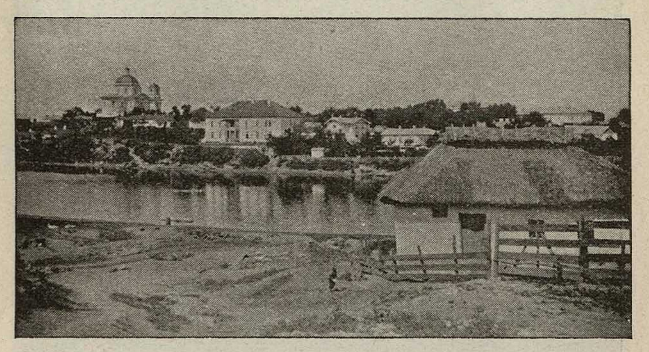
Едва ли нужно приводить содержаніе поэмы «Полтава»; это произведеніе нашего славнаго поэта извѣстно всѣмъ еще со школьной скамьи. Однако, нельзя не напомнить, что въ поэмѣ этой многое исторически невѣрно. У Пушкина пытки Кочубея производятся при дворѣ гетмана; но допросъ и пытки



Бѣлая-Церковь. Видъ изъ Зарѣчья.

Кочубея и его товарищей и не производились совсѣмъ въ Малороссіи: они происходили въ Витебскѣ у барона Шафирова и графа Головкина съ 21 апрѣля по 28 мая 1709 года; протоколы ихъ сохранились въ архивахъ. Тамъ же, въ Витебскѣ, Кованько, Святайло и Яценко приговорены къ ссылкѣ, а Кочубей и Искра къ смертной казни. Орликъ былъ генеральнымъ писаремъ и пытокъ

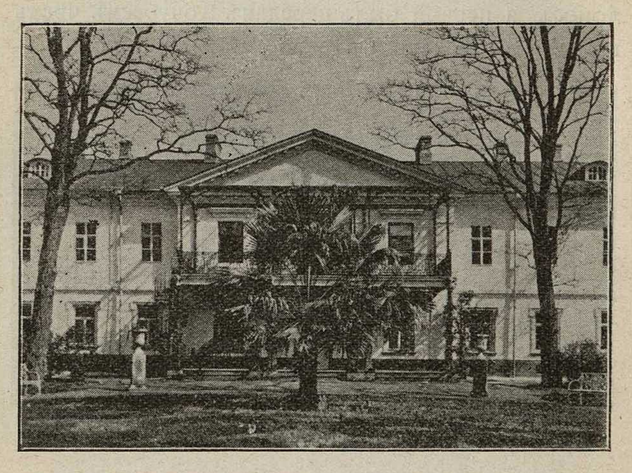
не производилъ. На послѣднемъ допросѣ Кочубея, въ Борщаговкѣ, за Бѣлою-Церковью, присутствовалъ сопровождавшій его Вельяминовъ-Зерновъ. Козакъ, везущій у Пушкина доносъ Кочубея, былъ въ дѣйствительности не козакъ, а полтавскій выкрестъ Петръ Яценко. Онъ отвезъ второй доносъ, а первый былъ переданъ Кочубеемъ чрезъ прохожихъ монаховъ Никанора и Трифилія.



Бѣлая-Церковь. Общій видъ.

Дочь Кочубея называлась не Маріею, а носила весьма прозаическое имя Матрены; она увезена не была, а послѣ нѣсколькихъ подговорокъ убѣжала сама въ гетманскій дворъ. Черезъ нѣсколько дней Мазепа отправилъ ее въ домъ родителей съ начальникомъ бывшей при немъ великорусской стражи Анненковымъ. Къ разочарованію чувствительныхъ душъ, нужно добавить, что впослѣдствіи она самымъ прозаическимъ образомъ вышла замужъ.

Изъ достопримѣчательностей Бѣлой-Церкви заслуживаетъ вниманія *Николаевская церковь*, заложенная 26 августа 1706 года гетманомъ Мазепою; затѣмъ, *Преображенская церковь*, построенная въ 1833 году графинею Александрою Браницкою, въ которой и похоронена строительница;



Александрія Замокъ графовъ Браницкихъ.

въ Преображенской церкви хранится икона, которою Императрица Екатерина Великая благословила Александру Васильевну во время вѣнчанія ея съ графомъ Браницкимъ и часть креста Господня въ крестовидной золотой оправѣ; эта святыня, послѣ взятія Очакова, была подарена князю Потемкину патріархомъ іерусалимскимъ; умирая, По-

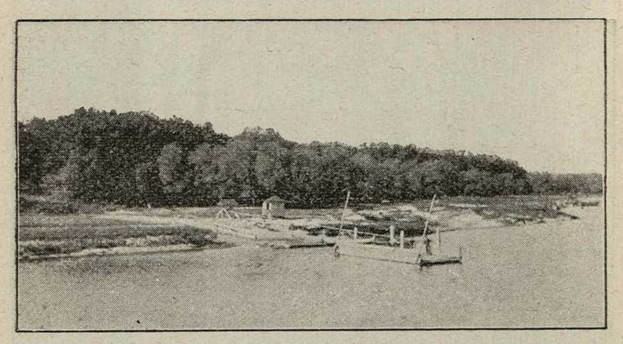
темкинъ подарилъ ее своей племянницѣ Александрѣ Васильевнѣ, а послѣдняя—церкви. Въ 3-хъ верстахъ отъ мѣстечка находится «*Александрія*», лѣтняя резиденція графовъ Браницкихъ съ обширнымъ паркомъ; этотъ обширный чудный паркъ расположенъ по лѣвому берегу рѣки Роси; онъ устроенъ графинею А. В. Браницкою, урожденною Энгельгардтъ. Александрійскій паркъ нѣчто



Александрія. Видъ въ паркѣ.

дѣйствительно великолѣпное: живописные овраги, пруды съ перекинутыми чрезъ нихъ изящными мостиками; фонтаны, водопады, самые причудливые домики и бесѣдки, наконецъ, роскошная растительность, среди которой мѣстами бѣлѣютъ статуи,—все это дѣлаетъ Александрій-

скій паркъ замѣчательнымъ созданіемъ, въ которомъ природа и искусство соединены гармонически, взаимно дополняя другъ друга. Паркъ разведенъ по плану Муффета; особенно взоръ чаруетъ роскошная растительность, среди которой много деревьевъ чуждыхъ Малороссіи, привезенныхъ изъ заграницы и вполнѣ здѣсь аклиматизировавшихся. Александрійскій паркъ неоднократно удостои-



Рѣка Рось у парка Александрія.

вали своими посѣщеніями Всероссійские Императоры; здѣсь были Александръ I, Николай I и Александръ II, а также многіе великіе князья. Высокіе гости всякій разъ производили въ паркѣ на особо отведенной площадкѣ собственноручно посадку деревьевъ. Каждое изъ этихъ деревьевъ обведено желѣзною позолоченною рѣшеткою съ соотвѣтствующею надписью.

Говоря объ имѣніяхъ графовъ Браницкихъ

нельзя не остановиться на ихъ конскихъ заводахъ, существующихъ съ 1778 года; заводы эти были всегда извѣстны тѣмъ, что доставляли чистокровныхъ арабскихъ лошадей, т. е. той породы лошадей, которая въ настоящее время уже не существуетъ даже и въ Аравіи; въ исторіи коннозаводства графовъ Браницкихъ имѣется фактъ, доказывающій, какъ высоко цѣнятся ихъ лошади, а именно въ 1894 году султанъ Абдулъ-Азисъ, желая основать собственный конскій заводъ вблизи Константинополя, пріобрѣлъ у Браницкихъ 16 лошадей, признавая за ними чистую арабскую кровь и преимущество роста.

Отъ Бѣлой-Церкви рельсовый путь продолжаетъ идти въ нѣкоторомъ разстояніи отъ лѣваго берега рѣки Роси; полотно дороги пересѣкаетъ слегка волнистую мѣстность, мѣстами встрѣчаются пологіе холмы; по обѣ стороны пути насколько хватаетъ глазъ тянутся пахатныя поля, то засѣянныя, то подъ паромъ; мелькаютъ прячущіеся въ тѣни садовъ селенія и деревни. На 53 верстѣ отъ Фастова находится станція

Сухолѣсы, небольшой промежуточный остановочный пунктъ, служащій главнымъ образомъ для отправки хлѣбныхъ грузовъ.

Далѣе, за Сухолѣсами мѣстность носитъ на себѣ тотъ же характеръ какъ и раньше; направо изъ окна вагона виднѣется вдали большое торговое *мѣстечко Ракитно*, имѣющее значеніе, какъ

мѣстный хлѣбный рынокъ; за нимъ вырисовываются массивныя зданія сахарнаго завода В. А. Браницкаго. Пересѣкши небольшую рѣчку Гороховатку, рельсовый путь подходитъ къ станціи

Ольшаницѣ, находящейся ва 73 верстахъ отъ Фастова. Въ 18-ти верстахъ отъ Ольшаницы лежитъ уѣздный *городъ Тараща*; это небольшой городъ съ населеніемъ немного болѣе 11.000 чел. и скорѣе выглядитъ деревнею, чѣмъ городомъ. До проведенія желѣзныхъ дорогъ Тараща, находясь на пути изъ Кіева въ Умань, имѣла большое торговое значеніе, но нынѣ она является только мѣстнымъ хлѣбнымъ рынкомъ для ближайшихъ селъ и деревень.

Далѣе на 97 верстѣ отъ Фастова лежитъ станція

Мироновка, районъ которой не представляетъ никакихъ особенностей; изъ находящихся въ сосѣдствѣ со станціей населенныхъ пунктовъ заслуживаетъ вниманія большое торговое *м. Богуславъ*, лежащее въ 14 вер. на берегу р. Роси.

На 111 вер. отъ Фастова находится станція

Таганча. Въ 10 верстахъ отъ станціи расположено *м. Таганча*, родовое имѣніе графовъ Бутурлиныхъ. Здѣсь 24 іюня 1895 г. скончался молодой симпатичный поэтъ, творецъ русскаго сонета П. Д. Бутурлинъ и здѣсь же погребенъ при мѣстной католической церкви. Могила безвременно

угасшаго поэта еще слишкомъ недавно засыпана, чтобы входить въ оцѣнку его трудовъ. Да въ настоящемъ путеводителѣ и не мѣсто подобной оцѣнкѣ. Ограничимся выдержкой изъ одного стихотворенія покойнаго, въ которомъ онъ говоритъ:

Но я хочу до вѣчной ночи
Создать на родинѣ сонетъ,
Тогда закрою мирно очи,—
На гробѣ начертятъ: Поэтъ.

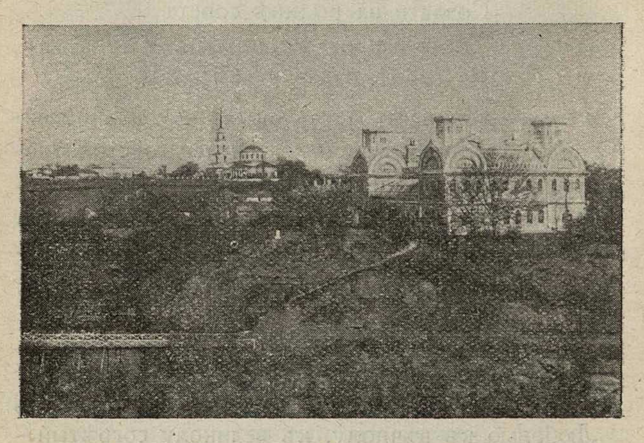
Къ этому можно добавить выдержку изъ посвященнаго графу Бутурлину прекраснаго стихотворенія поэтомъ, подписывающимъ свои произведенія иниціалами К. Р. Вотъ этотъ отрывокъ изъ стихотворенія К. Р., проникнутаго горячимъ сочувствіемъ къ молодому, многообѣщавшему таланту:

Когда пѣвучіе твои звучатъ сонеты,
Мнѣ мнится, что на мигъ взвились края завѣсъ
Сокрывшихъ славный вѣкъ художества чудесъ,
Любовью къ вѣчному, къ великому согрѣтый.
О, какъ далекъ твой вѣкъ? И гдѣ его поэты?
Гдѣ незабвенные избранники небесъ?
Не ихъ ли духъ, пѣвецъ въ стихахъ твоихъ воскресъ
За то, что набожно ты ихъ хранилъ завѣты?...

За станціей Таганчей характеръ мѣстности, пересѣкаемой рельсовымъ путемъ постепенно измѣняется: полотно дороги то идетъ среди выемокъ, то среди холмовъ; временами попадаются

овраги; все это придаетъ большое разнообразіе, открывающимся изъ оконъ вагона видамъ. На 132 верстѣ отъ Фастова лежитъ станція

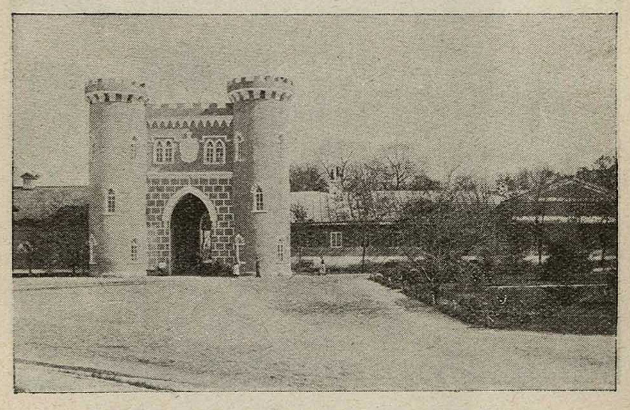
Корсунь, въ трехъ верстахъ отъ которой находится *м. Корсунь*, раскинувшееся по берегамъ р. Роси. Само мѣстечко Корсунь и его окрест-



Корсунь. Замокъ кн. Лопухиной-Демидовой.

ности отличаются ласкающею взоръ живописностью; главную прелесть составляетъ рѣка Рось, текущая въ крутыхъ берегахъ и изобилующая небольшими, весьма красиво расположенными островами. Мѣст. Корсунь весьма древнее поселеніе; основаніе его относятъ къ временамъ Ярослава Мудраго. Въ исторіи Малороссіи оно извѣстно пораженіемъ нанесеннымъ здѣсь полякамъ Богда-

номъ Хмельницкимъ. По присоединеніи края къ Россіи, Корсунь была пожалована въ 1799 году свѣтлѣйшему князю Лопухину, во владѣніи потомковъ котораго Корсунское имѣніе находится и нынѣ. Въ м. Корсунѣ замѣчателенъ замокъ кн. Лопухиныхъ-Демидовыхъ, расположенный вмѣстѣ съ обширнымъ паркомъ на каменистыхъ островахъ р. Роси; замокъ — довольно мрачное обширное



Главныя ворота при въѣздѣ въ паркъ кн. Лопухиныхъ-Демидовыхъ.

зданіе старинной постройки, переносящее наблюдателя мысленно въ далекое прошлое; паркъ — очень оригиналенъ, въ немъ много поэтическихъ уголковъ, причемъ главное его украшеніе составляетъ р. Рось съ ея живописными берегами.

Въ послѣднее время Корсунь пріобрѣла из-

вѣстность своими корзиночными издѣлiями кустарнаго производства; производство это насаждено здѣсь кн. Лопухиной-Демидовой; спросъ на корсунскiя корзиночныя издѣлiя, изящно изготовляемыя по французскимъ образцамъ, настолько великъ, что не всегда удается удовлетворять тре-



Рѣка Рось въ м. Корсуни.

бованiя покупателей. На станцiяхъ Корсуни и Фастовѣ имѣются склады для продажи этихъ корзиночныхъ издѣлiй.

На 154 вер. отъ Фастова находится станцiя Воронцово-Городище, въ $1^1/_2$ верстахъ отъ которой расположено *м. Городище*, съ большимъ сахарнымъ заводомъ. Вся окружающая мѣст-

ность входитъ въ составъ *Мошногородищенскаго имѣнія* Е. А. Балашевой. которое принадлежитъ къ числу выдающихся крупныхъ земельныхъ владѣній Юго-Западнаго края. Земли въ имѣніи около 44.000 десятинъ; оно тянется въ длину на 65 в., при ширинѣ отъ 25 до 30 верстъ; имѣніе это содержится въ образцовомъ порядкѣ, при чемъ останавливаетъ на себѣ вниманіе, что текущая вдоль имѣнія р. Ольшанка, впадающая въ рѣку Днѣпръ, на протяженіи 30 верстъ выправлена въ каналъ. Лѣса Мошногородищенскаго имѣнія, занимающія площадь почти въ 20.000 дес., представляются чуднымъ оазисомъ среди значительно обезлѣсенныхъ равнинъ; лѣса эти смѣшанныя, съ полнымъ преобладаніемъ лиственныхъ породъ, среди которыхъ выдѣляются могучіе дубы, клены, ясени и липа; мѣстами встрѣчается сосна.

За станціей Воронцовымъ-Городищемъ рельсовый путь пересѣкаетъ р. Ольшанку и направляется къ станціи

Цвѣтково, расположенной въ 168 верстахъ отъ Фастова; эта небольшая станція, все значеніе которой обусловливается нахожденіемъ ея въ пунктѣ соединенія Фастовской и Шполянской вѣтвей.

За Цвѣтковымъ рельсовый путь прорѣзываетъ *Смѣлянское имѣніе* графовъ Бобринскихъ; въ половинѣ прошлаго столѣтія *Смѣлянщина* принадлежала князьямъ Любомірскимъ, пред-

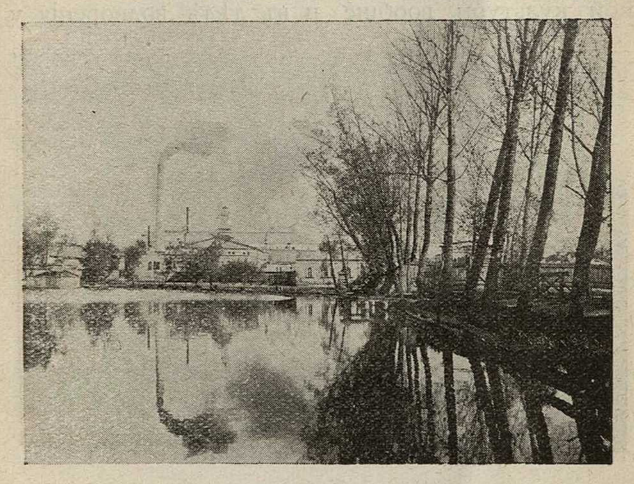
ставляя громадное земельное владѣніе, занимавшее цѣликомъ весь нынѣшній Звенигородскій уѣздъ и значительныя части Черкасскаго и Чигиринскаго уѣздовъ. Въ то время Смѣлянщина представляла пустыню и князь Францъ-Ксаверій Любомірскій, подобно своему отцу и дѣду, много заботился о колонизаціи своихъ владѣній; однако, въ экономическомъ смыслѣ разоренная гайдамаками



М. Смѣла. Мостъ на рѣкѣ Тясминъ.

Смѣлянщина представляла настоящую бочку Данаидъ, сдѣлавшуюся въ концѣ концовъ не по силамъ владѣльцу, все состояніе котораго грозило кануть въ этихъ прекрасныхъ, но запустѣвшихъ равнинахъ. Но вотъ явился человѣкъ, которому природа украинская съ ея привольными степями и дремучими лѣсами, полуфеодальная, но полная евро-

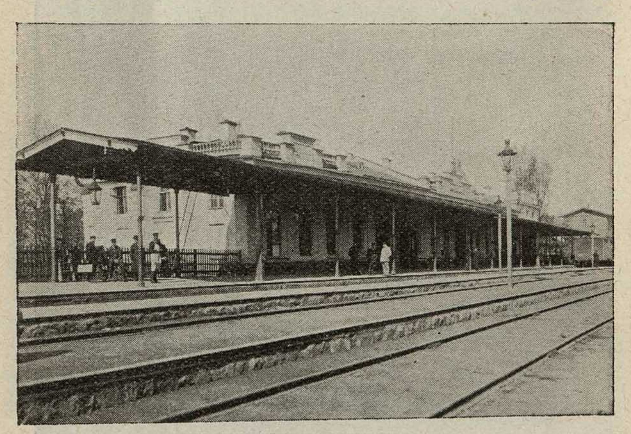
пейскаго лоска жизнь мѣстныхъ магнатовъ пришлись весьма по вкусу, а всѣ мѣстныя сельско-хозяйственныя тягости не показались особенно затруднительными. Человѣкъ этотъ былъ свѣтлѣйшій князь Потемкинъ-Таврическій, который предложилъ Любомірскому за всю его Смѣлянщину 2



М Смѣла. Рафинадный заводъ гр. Бобринскихъ.

милліона серебряныхъ рублей; цѣна была небольшая, но лучщаго покупателя тогда нельзя было найти и продажа состоялась. Послѣ смерти князя Потемкина, Смѣлянщина была раздѣлена на восемь наслѣдственныхъ долей, изъ которыхъ одна въ 1839 году перешла во владѣніе графовъ Бобринскихъ; нынѣ графамъ Бобринскимъ принадле-

житъ въ Черкасскомъ и Чигиринскомъ уѣздахъ болѣе 35.000 десятинъ; имѣнія эти какъ по красотѣ мѣстоположенія, такъ и по организаціи сельскаго хозяйства и технической переработки сырья одни изъ лучшихъ въ Россіи. Дѣятельность графовъ Бобринскихъ въ области сельскозяйственной культуры вообще и въ дѣлѣ водворенія у



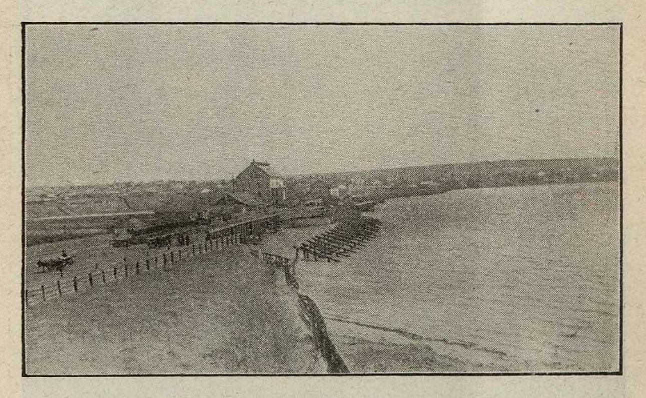
Станція Бобринская.

насъ свеклосахарнаго производства въ частности заслуживаетъ особаго вниманія; о значеніи графа А. А. Бобринскаго въ исторіи русскаго сахароваренія сказано выше при описаніи линіи Кіевъ-Одесса и здѣсь остается только добавить, что онъ вообще оказалъ громадныя услуги дѣлу экономическаго развитія и процвѣтанія края.

На 182 вер. отъ Фастова находится станція

Владиміровка, лежащая среди земель входящихъ въ составъ Смѣлянскаго имѣнія; въ сосѣдствѣ со станціей расположенъ *Балаклеевскій* свеклосахарный заводъ.

Далѣе, на 199 верстѣ отъ Фастова лежитъ станція

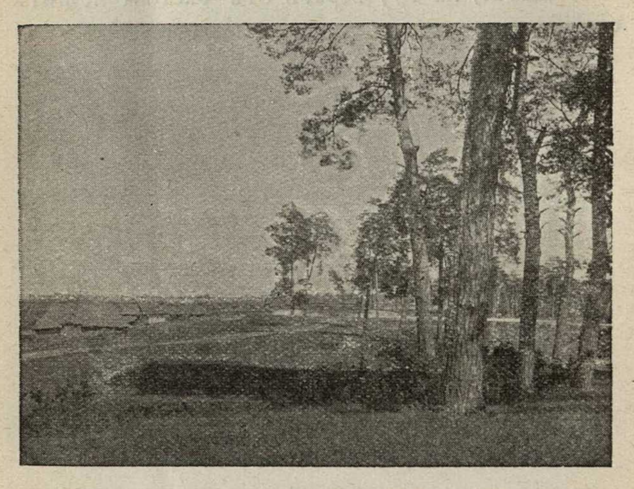


М. Смѣла. Общій видъ.

Бобринская тоже окруженная землями Смѣлянскаго имѣніи; эта станція является желѣзнодорожно-административнымъ центромъ, въ которомъ сосредоточено управленіе Фастовскою вѣтвью; здѣсь находятся конторы участковъ тяги и пути, большія мастерскія для ремонта паровозовъ и вагоновъ и основное депо. Отъ Бобринской отдѣляется *Черкасская вѣтвь*, соединяющая

Фастовскую вѣтвь съ прекрасною пристанью на р. Днѣпрѣ *Черкассами*. На 4 верстѣ отъ Бобринской расположена станція

Смѣла, въ непосредственномъ сосѣдствѣ съ которою находится *м. Смѣла*, раскинувшееся на возвышенной плоскости, омываемой рр. Тясминомъ



Видъ по пути между станціями Смѣла и Бѣлозерье.

и Серебрянкою. Смѣла по своему торговому и промышленному значенію не уступаетъ городамъ; здѣсь имѣются заводы: свеклосахарный, сахарорафинадный, пивоваренный, машиностроительный, три церкви, костелъ, нѣсколько школъ, въ томъ числѣ прекрасно организованные техническіе классы сахароваренія Кіевскаго Отдѣленія Император-

скаго Русскаго Техническаго Общества; вообще Смѣла съ перваго же взгляда производитъ впечатлѣніе большаго и оживленнаго центра, каковымъ оказывается и при ближайшемъ знакомствѣ. Въ Смѣлѣ сосредоточено управленіе обширными имѣніями графовъ Бобринскихъ.

Минуя промежуточную платформу

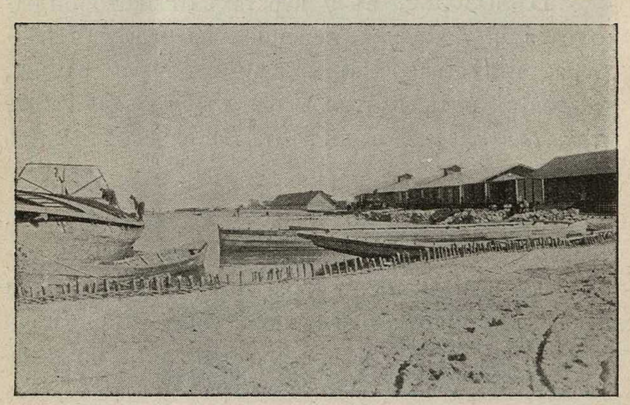
Бѣлозерье, въ 7 верстахъ отъ которой находится *м. Бѣлозерье*, лежащее на берегу Бѣлозера, извѣстнаго по своему изобилію раками, рельсовый путь направляется къ *уѣздному городу Черкассамъ*. На 28 верстѣ отъ Бобринской лежитъ станція

Черкассы, находящаяся въ самомъ городѣ. Черкассы расположены частію на невысокихъ горахъ по правому берегу р. Днѣпра, а частію на отлогомъ рѣчномъ берегу. Съ горъ открывается чудный видъ на Днѣпръ, разбросанные по немъ пологіе острова и на лѣвый равнинный берегъ, сливающійся вдали съ горизонтомъ. Днѣпръ, гдѣ бы и откуда бы на него не смотрѣть всюду представляется чудною величественною рѣкою, всюду онъ оставляетъ глубокое впечатлѣніе и невольно приводитъ на память высокопоэтическое описаніе его, сдѣланное Н. В. Гоголемъ. Самый городъ Черкасы, несмотря на его торгово-промышленное значеніе мало привлекателенъ; содержится довольно грязно, мѣстами попадаются

чистенькіе домики чиновниковъ, но большая часть зданій запущена и отличается какою то неуклюжестью; попадаются временами малороссійскія хаты съ соломенными крышами.

Отъ станціи Черкассы проложена вѣтвь къ Днѣпру и здѣсь на берегу находится станція

Черкассы-Пристань, расположенная въ 33 верстахъ отъ Бобринской и служащая для



Станція Черкассы-Пристань.

перегрузки зерновыхъ и лѣсныхъ продуктовъ, идущихъ сплавомъ по рѣкѣ Днѣпру и здѣсь поступающихъ на рельсовый путь для отправки на рынки сбыта.

За Бобринской линія желѣзной дороги пересѣкаетъ р. Тясминъ и идетъ по лѣвому берегу

этой рѣки; прорѣзываемая здѣсь рельсовымъ путемъ весьма живописная мѣстность отличается выдающимся плодородіемъ, поля, засѣянныя пшеницею, смѣняются свекловичными плантаціями, мелькаютъ большія селенія, тонущія въ садахъ; время отъ времени покажутся заводскія трубы; это сахарный или винокуренный заводъ, которыхъ въ этой мѣстности весьма много.

На 212 верстѣ отъ Фастова лежитъ станція

Райгородъ, въ 3 верстахъ отъ которой находится *сел. Райгородъ* съ большимъ свеклосахарнымъ заводомъ Александровскаго Товарищества; объ этомъ грандіозномъ акціонерномъ обществѣ уже было сказано раньше при описаніи линіи Кіевъ-Одесса.

Далѣе, на 221 верстѣ отъ Фастова лежитъ станція

Каменка, въ 3-хъ верстахъ отъ которой на берегу р. Тясмина раскинулось большое торговое *м. Каменка* съ сахарнымъ заводомъ, принадлежащимъ землевладѣльцамъ Давыдовымъ.

За Каменкой рельсовый путь продолжаетъ идти вдоль берега р. Тясмина; по обѣимъ сторонамъ открываются обычные миловидные украинскіе пейзажи, а въ открытое окно вагона, то врывается запахъ свѣжаго сѣна, то вѣетъ живительною прохладою отъ мелькающихъ лѣсныхъ чащъ.

На 236-й верстѣ отъ Фастова находится станція

Фундуклеевка. Въ районѣ этой станціи останавливаетъ на себѣ вниманіе *Нерубаевская лѣсная дача* М. И. Раевскаго, которая занимаетъ площадь въ 1600 десятинъ и представляетъ изъ себя чудный дубовый лѣсъ, какихъ мало и въ другихъ болѣе богатыхъ лѣсами губерніяхъ. Нерубаевская лѣсная дача эксплоатируется вполнѣ правильно по плану выработанному профессоромъ Чижомъ.

Минуя за симъ небольщую промежуточную станцію

Цыбулево, находящуюся въ 255 верстахъ отъ Фастова и

Богдановку рельсовый путь направляется къ конечной станціи Фастовской вѣтви

Знаменкѣ, находящейся на 282 верстѣ отъ Фастова. Невольно бросается въ глаза путешественника, что отъ Богдановки идутъ рядомъ три пути, а далѣе и четыре; это—пути отъ Знаменки на Елисаветградъ и Николаевъ. Знаменка сама по себѣ незначительная станція и все ея значеніе обусловливается нахожденіемъ въ пунктѣ соединенія сѣти Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, съ линіями Харьково-Николаевской желѣзной дороги. На станціи два отдѣльныхъ вокзала обѣихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.



ВЫСОЧАЙШЕ

ВОСТОЧНОЕ

ТОВАРНЫХЪ

ТРАНСПОРТИРОВАНІЯ И

СЪ ВЫДАЧ

Основный капиталъ

Облигаціоный. . .

Общество производитъ

а) пріемъ товаровъ для транспортированія въ Россіи и заграницу, какъ по водянымъ, такъ и по желѣзнодорожнымъ, шоссейнымъ и грунтовымъ путямъ сообщенія, съ наложенными платежами;

б) пріемъ товаровъ на храненіе въ собственныхъ складахъ;

в) исполненіе коммиссіонныхъ порученій по продажѣ всякаго рода товаровъ, принятыхъ для доставки или на храненіе;

г) страхованіе принятыхъ товаровъ въ пути и на складахъ;

и д) выдачу ссудъ подъ товары, принятые для доставка на храненіе и коммиссію.

Перевозка грузовъ по р. Волгѣ и Каспійскому морю совершается на собственныхъ судахъ Общества.

Общество имѣетъ свои конторы въ слѣдующихъ пунктахъ Европейской Россіи и Средней Азіи: Андижанѣ, Астара, Астрабадѣ, Астрахани, Асхабадѣ, Баку, Бухарѣ, Бѣлостокѣ, Варшавѣ, Вольскѣ, Гурьевѣ, Дербентѣ, Екатеринославѣ, Казани, Камышинѣ, Керкахъ, Кіевѣ, Кокандѣ, Красноводскѣ, Ленкоранѣ, Либавѣ, Лодзи, Маргеланѣ, Мервѣ, Мешедессерѣ, Митавѣ, Москвѣ, Намаганѣ, Нижнемъ-Новгородѣ, Оренбургѣ, Петербургѣ, Петро-Александровскѣ, Петровскѣ, Пинскѣ, Ревелѣ, Ригѣ, Ростовѣ н./д., Рыбинскѣ, Самарѣ, Самаркандѣ, Саратовѣ, Симбирскѣ, Сызрани, Ташкентѣ, Ургенчи, Уральскѣ, Хивѣ, Царицынѣ, Чарджуѣ, Энзели и Ярославлѣ.

При указанной сѣти собственныхъ агентуръ, захватывающей и самыя отдаленныя окраины Средней Азіи, общество имѣетъ полную возможность облегчить своимъ кліентамъ торговыя сношенія съ

Высочайше Утвержденное
ОБЩЕСТВО
Азовскаго Пароходства.



Принимаетъ грузы къ перевозкѣ во всѣ порты Крыма, Кавказа, Азовскаго моря, въ порты Днѣпра до Александровска и во всѣ пункты въ прямомъ сообщеніи Рос. ж. д. I и II группъ, включая Закавказскую и Закаспійскую и подъѣздныя пути, связанныя съ дорогами названныхъ группъ.

Имѣетъ 16 портовыхъ Агентствъ, а именно: Одесса, Евпаторія, Севастополь, Ялта, Ѳеодосія, Керчь, Новороссійскъ, Туапсе, Сочи, Гудаутъ, Новый-Аѳонъ, Сухумъ, Анакрія, Очемчири, Поти, Батумъ.—Сухопутныхъ агентствъ 16:—С.-Петербургъ, Москва, Варшава, Лодзь, Кіевъ, Симферополь, Карасубазаръ, Большой-Токмакъ, Екатеринодаръ, Тифлисъ, Баку, Ростовъ, Маріуполь, Бердянскъ, Таганрогъ и Армавиръ.

Пароходы Общества

содержатъ срочное товаро-пассажирское сообщеніе по Крымско-Кавказской линіи съ отходомъ изъ Одессы по Вторникамъ и Пятницамъ въ 2 часа дня.

Пассажир

До / Отъ	Одессы.		Евпаторіи.		Севастоп.	
	I кл.	III кл.	I кл.	III кл.	I кл.	III кл.
Одессы	—	—	5.50	1.40	6.—	1.60
Евпаторіи	5.50	1.40	—	—	1.50	0.60
Севастополя	6.—	1.60	1.50	0.60	—	—
Ялты	7.—	2.—	2.50	1.—	2.—	0.60
Өеодосіи	8.—	2.75	3.30	1.50	2.50	1.—
Керчи.	9.—	3.—	4.50	2.—	3.50	1.40
Новороссійска	10.50	3.60	6.—	2.50	5.—	1 80
Туапсе	12.—	4.—	7.—	3.—	6.—	2.30
Сочи	13.—	4.10	8.—	3.20	7.—	2.50
Гудаута.	13.50	4.40	8.50	3.40	7.50	2.80
Нов.-Аөона.	13.70	4.50	8.70	3.50	7.70	3.—
Сухума	14.—	4.75	9.—	3.70	8.—	3.20
Очемчири	15.—	5.—	10.—	3.90	9.—	3.40
Анакріи	15.25	5.15	10.25	4.05	9.25	3.50
Поти	15.50	5.25	10.50	4.20	9.50	3.60
Батума	16.—	5.50	11.—	4.50	10.—	3.90

Дѣти, при взрослыхъ, до 3-хъ лѣтъ, перевозятся безплатно; отъ 3-хъ до 10-ти лѣтъ—платятъ половину.

За проѣздъ въ оба пути (туда и обратно) дѣлается уступка 10%. Билетъ, выданный въ одинъ путь дѣйствителенъ втеченіе 14-ти дней, а взятый въ оба пути (туда и обратно)—двухъ мѣсяцевъ. Обратные билеты для проѣзда въ коечныхъ отдѣленіяхъ III класса, не выдаются.

Кромѣ общихъ помѣщеній подъ верхней палубой, для пассажировъ 3-го класса имѣются семь отдѣльныхъ каютъ, въ каждой

скій тарифъ.

Ялты.		Θеодосіи.		Керчи.		Новоросс.		Туапсе.	
I кл.	III кл.	I кл.	III кл.	I кл.	III кл.	I кл.	III кл.	I кл.	III кл.
7.—	2.—	8.—	2.75	9.—	3.—	10.50	3.60	12.—	4.—
2.50	1.—	3.30	1.50	4.50	2.—	6.—	2.50	7.—	3.—
2.—	0.60	2.50	1.—	3.50	1.40	5.—	1.80	6.—	2.30
—	—	2.—	0.70	3.—	1.20	4.50	1.75	5.50	2.—
2.—	0.70	—	—	2.—	0.60	3.—	1.25	4.—	1.50
3.—	1.20	2.—	0.60	—	—	2.50	1.—	3.50	1.30
4.50	1.75	3.—	1.25	2.50	1.—	—	—	3.—	0.75
5.50	2.—	4.—	1.50	3.50	1.30	3.—	0.75	—	—
6.50	2.20	5.—	1.60	4.—	1.50	3.50	0.90	2.50	0.50
7.—	2.50	5.50	2.—	4.50	1.80	4.—	1.10	2.70	1.—
7.20	2.60	5.70	2.20	4.70	2.—	4.20	1.25	3.00	1.20
7.50	2.80	6.—	2.40	5.—	2.20	4.50	1.50	3.50	1.40
8.50	3.—	7.—	2.70	6.—	2.50	5.50	1.80	4.—	1.60
8.75	3.15	7.25	2.90	6.25	2.60	5.75	1.90	4.25	1.70
9.—	3.30	7.50	3.—	6.50	2.70	6.—	2.—	4.50	1.80
9.50	3.60	8.—	3.30	7.—	3.—	6.50	2.25	5.—	2.—

по четыре койки. Пассажиры 3-го класса, желающіе пользоваться такими койками, приглашаются брать дополнительныя контрмарки, съ доплатой за нихъ 50% стоимости билета 3-го класса.

Воспитанники и воспитанницы учебныхъ заведеній, предъявившіе увольнительные билеты своего учебнаго начальства, пользуются скидкою 10% даже при проѣздѣ въ одинъ конецъ; билеты для проѣзда туда и обратно, выданные воспитанникамъ и воспитанницамъ, дѣйствительны въ теченіе 3-хъ мѣсяцевъ.

Пассажир

От \ До	Сочи.		Гудаута.		Нов.-Аѳона.	
	I кл.	III кл.	I кл.	III кл.	I кл.	III кл.
Одессы	3.—	4.10	13.50	4.40	13.70	4.50
Евпаторіи	8.—	3.20	8.50	3.40	8.70	3.50
Севастополя	7.—	2.50	7.50	2.80	7.70	3.—
Ялты	6.50	2.20	7.—	2.50	7.20	2.60
Ѳеодосіи	5.—	1.60	5.50	2.—	5.70	2.20
Керчи	4.—	1.50	4.50	1.80	4.70	2.—
Новороссійска	3.50	0.90	4.—	1.10	4.20	1.25
Туапсе	2.50	0.50	2.70	1.—	3.—	1.20
Сочи	—	—	2.50	0.50	2.70	0.80
Гудаута	2.50	0.50	—	—	1.50	0.40
Нов. Аѳона	2.70	0.80	1.50	0.40	—	—
Сухума	3.—	1.—	2.—	0.50	1.50	0.40
Очемчири	3.50	1.20	3.—	0.80	2.50	0.70
Анакріи	3.75	1.30	3.25	1.—	2.75	0.85
Поти	4.—	1.40	3.50	1.20	3.—	1.—
Батума	4.50	1.60	4.—	1.40	3.50	1.30

Багажъ—до одного пуда по полному пассажирскому билету и 20 фунтовъ по дѣтскому—перевозится безплатно; сверхъ этого количества оплачивается по тарифу.

Продовольствіе для г.г. пассажировъ **не обязательно.** На пароходѣ имѣется буфетъ, изъ котораго продовольствіе отпускается по требованію гг. пассажировъ по утвержденной Главною Конторою таксѣ. Полное суточное продовольствіе 2 руб. За общимъ столомъ: завтракъ 75 к., обѣдъ 1 р. 20 к.

скій тарифъ.

Сухума.		Очемчири.		Анакріи.		Поти.		Батума.	
I кл.	III кл.	I кл.	III кл.	I кл.	III кл.	I кл.	III кл.	I кл.	III кл.
14.—	4.75	15.—	5.—	15.25	5.15	15.50	5.25	16.—	5.50
9.—	3.70	10.—	3.90	10.25	4.05	10.50	4.20	11.—	4.50
8.—	3.20	9.—	3.40	9.25	3.50	9.50	3.60	10.—	3.90
7.50	2.80	8.50	3.—	8.75	3.15	9.—	3.30	9.50	3.60
6.—	2.40	7.—	2.70	7.25	2.90	7.50	3.—	8.—	3.30
5.—	2.20	6.—	2.50	6.25	2.60	6.50	2.70	7.—	3.—
4.50	1.50	5.50	1.80	5.75	1.90	6.—	2.00	6.50	2.25
3.50	1.40	4.—	1.60	4.25	1.70	4.50	1.80	5.—	2.—
3.—	1.—	3.50	1.20	3.75	1.30	4.—	1.40	4.50	1.60
2.—	0.50	3.—	0.80	3.25	1.—	3.50	1.20	4.—	1.40
1.50	0.40	2.50	0.70	2.75	0.85	3.—	1.—	3.50	1.30
—	—	2.—	0.50	2.25	0.70	2.50	0.75	3.—	1.—
2.—	0.50	—	—	1.—	0.40	2.—	0.50	2.50	0.75
2.25	0.70	1.—	0.40	—	—	1.—	0.40	2.25	0.70
2.50	0.75	2.—	0.50	1.—	0.40	—	—	2.—	0.50
3.—	1.—	2.50	0.75	2.25	0.70	2.—	0.50	—	—

За свѣдѣніями о перевозкѣ грузовъ гг. грузители приглашаются обращаться **въ Одессѣ,** въ Главную Контору Общества и въ агентство, **на Новомъ Моллѣ,** а въ другихъ портахъ въ Агентства Общества.

Во всѣхъ Агентствахъ, Общество принимаетъ страхованіе грузовъ отъ морскихъ несчастій, отъ огня на складахъ, а также отъ несчастій и похищеній на жел. дорогахъ при слѣдованіи грузовъ въ прямомъ сообщеніи, т. е. при посредствѣ желѣзн. дорогъ и пароходныхъ Обществъ.

Высочайше утвержденное

Русское Общество Пароходства и Торговли.

РОСПИСАНІЕ РЕЙСОВЪ на 1898 годъ.



ЛИНІЯ КРЫМСКО-

Лѣтнее

отъ ОДЕССЫ

Названія портовъ.	Рейсы почтово-			
	Круговой № 1		Круговой № 2	
	Приходъ	Отходъ	Приходъ	Отходъ
Одесса	—	Пон. 5 ч. в.	—	Вт. 5 ч. веч.
Евпаторія. . . .	Втор. утр.	Вт. п. о. о. но не позже 8 ут.	Среда утр.	Ср. п. о. о. не поз. 8 ч. у.
Севастополь . .	Вт. о. плд.	Вт. 1 ч. дня.	Ср. ок. плд.	Ср. 1 ч. дня
Ялта	Втор. 7 ч. в.	Вт. 8 ч. веч.	Среда около 7 час. веч.	Ср. 8 ч. веч.
Алушта.	—	—	Среда около 10 час. веч.	Ср. в. п. о. о.
Судакъ	—	—	съ Ср. на Чет. п. плн.	Чет. н. п. о. о.
Ѳеодосія	Ср. утр.	Ср. 7 ч. утр.	Четв. р. утр.	Чет. 7 ч. ут.
Керчь	Ср. 2 ч. дня	Ср. 6 ч. веч.	Чт. ок. 2 ч. д.	Чет. 6 ч. веч.
Анапа	Ср. о. полн.	съ Ср. на Чет. п. о. о.	Четв. ок. плн.	съ Чет. на Пят. п. о. о.
Новороссійскъ .	Четв. утр.	Чет. 8 ч. ут.	Пятн. утр.	Пят. 8 ч. ут.
Геленджикъ . .	—	—	Пятн. утр.	Пят. по о. о.
Джубга. . .	Чет. п. плд.	Чет. п. о. о.	Пятн. п. плд.	Пят. " "
Туапсе . . .	Чет. п. плд.	Чет. " " "	Пятн. п. плд.	Пят. " "
Сочи	Чет. веч.	Чет. " " "	Пятн. вечер.	Пят. в. п. о. о.
Адлеръ	Чет. о. плн.	съ Чет. на Пят. п. о. о.	Пят. ок. плн.	съ Пят. на Суб. ноч. п. о. о.
Гудаутъ	Пят. р. ут.	Пят. п. о. о.	Суб. р. утр.	Суб. п. о. о.
Нов.-Аѳонъ . . .	Пят. утр.	Пят. " " "	Суб. утр.	Суб. " "
Сухумъ.	Пят. утр.	Пят. " " "	Суб. утр.	Суб. " "
Очемчиры . . .	Пят. о. плд.	Пят. " " "	Суб. о. плд.	Суб. " "
Поти	Пят. днем.	Пят. " " "	Суб. днемъ.	Суб. " "
Батумъ.	Пят. веч.	—	Суб. веч.	—

КАВКАЗСКАЯ.

движеніе

до БАТУМА.

пассажирскіе.

Круговой № 3		Круговой № 4		Прямой.	
Приходъ	Отходъ	Приходъ	Отходъ	Приходъ	Отходъ
—	Ср. 5 ч. веч.	—	Четв. 5 ч. веч.	—	Суб. 5 ч.в.
Четв. утр.	Чет. п. о. о. но не поз. 8 ч. ут.	Пят. утр.	Пят. п. о. п. не поз. 8 ч. ут.	—	—
Чт. ок. пдн.	Чет. 1 ч. дня	Пят. о. плд.	Пят. 1 ч. дня	Воск. утр.	Вос. 1 ч. д.
Чет. 7 ч. в.	Чет. 8 ч. веч.	Пят. о. 7 ч. в.	Пят. 8 ч. веч.	Вос. 6 1/2 в.	Воск. 8 в.
—	—	Пт. о. 10 ч. в.	Пят. в. п. о. о.	—	—
—	—	съ Пят. на Суб. п. плн.	Суб. н. п. о. о.	—	—
Пят. утр.	Пят. 7 ч. ут.	Суб. р. утра.	Суб. 7 ч. утр.	Пон. р. ут.	Пон. 7 ч. у.
Пят. 2 ч. д.	Пят. 6 ч. в.	Суб. о. 2 ч. д.	Суб. 6 ч. веч.	Пн. 1 1/2 д.	Пон. 6 ч. в.
Пят. о. плн.	съ Пят. на Суб. ноч. п. о. о.	Суб. о. полн.	съ Суб. на Вос. п. о. о.	—	—
Суб. утр.	Суб. 8 ч. ут.	Воскр. утр.	Воск. 8 ч. ут.	Вт. р. утр.	Вт. 8 ч. у.
—	—	Воскр „	Воск. п. о. о.	—	—
Суб. п. пдн.	Суб. п. о. о.	Вос. п. полд.	Воск. „ „	—	—
Суб. „ „	Суб. „ „	Вос. „ „	Воск. „ „	—	—
Суб. веч.	Суб. „ „	Воск. веч.	Воск. „ „	—	—
Суб. о. плн.	съ Суб. на Вос. ноч. п. о. о.	Воск. п. полд.	съ Вос. на Пон. ноч. п. о. о.	—	—
Вос. р. утр.	Вос. п. о. о.	Понед. р. у.	Пон. п. о. о.	—	—
Вос. утр.	Вос. „ „	Понед. утр.	Пон. „ „	—	—
Вос. утр.	Вос. „ „	Понед. „	Пон. „ „	—	—
Вос. о. пдл.	Вос. „ „	Пон. о. полд.	Пон. „ „	—	—
Вос. днемъ	Вос. „ „	Понед. днемъ	Пон. „ „	—	—
Воск. веч.	—	Понед. вечер.	—	Сред. утр.	—

ЛИНІЯ КРЫМСКО-

Лѣтнее

отъ БАТУМА

Названія портовъ.	Рейсы почтово-			
	Круговой № 1		Круговой № 2	
	Приходъ	Отходъ	Приходъ	Отходъ
Батумъ	—	Воск. 2 ч. у.	—	Пон. 2 ч. ут.
Поти	Вос. р. ут.	Воск. 8 ч. у.	Пон. р. утр.	Пон. 8 ч. ут.
Очемчиры	Вос. о. плд.	Воск. п о. о.	Пон. о. полд.	Пон. п. о. о.
Сухумъ	Вос. п. плд.	Воск. „ „	Пон. п. полд.	Пон. „ „
Н.-Аѳонъ	Воск. веч.	Воск. „ „	Пон. вечер.	Пон. „ „
Гудаутъ	Воск. веч.	Воск. „ „	Пон. вечер.	Пон. „ „
Адлеръ	Пон. ноч.	Пон. „ „	Втор. ноч	Втор. „ „
Сочи	Пон. р. у.	Пон. „ „	Втор. р. утр.	Втор. „ „
Туапсе	Пон. утр.	Пон. „ „	Втор. утр.	Втор. „ „
Джубга	Пон. о. плд.	Пон. „ „	Втор. о. полд.	Втор. „ „
Геленджикъ	—	—	Втор. веч.	Втор. „ „
Новороссійскъ	Пон. веч.	Пон. 9 ч. в.	Втор. веч.	Втор. 9 ч. в.
Анапа	Вт. ночью	Втор. п. о. о.	Среда ноч.	Сред. п. о. о.
Керчь	Втор. утр.	Вторн. полдн.	Среда утр.	Сред. полдн.
Ѳеодосія	Вт. 7 ч. в.	Втор. 9 ч. в.	Среда 7 ч. в.	Сред. 9 ч. в.
Судакъ	—	—	съ Ср. на Чт. ноч.	Четв. п. о. о.
Алушта	—	—	Чет. р. утр.	Четв. „ „ „
Ялта	Ср. р. ут.	Ср. 9 ч. утр.	Четв. утр.	Четв. 9 ч. ут.
Севастополь	Ср. 3 ч. д.	Ср. 4 ч. дня	Четв. 3 ч. д.	Четв. 4 ч. дня
Евпаторія	Сред. веч.	Сред. п. о. о. но не р. 9 в.	Четв. веч.	Четв. п. о. о. но не р. 9 в.
Одесса	Чет. п. плд.	—	Пят. о. полд.	—

КАВКАЗСКАЯ.

движеніе

до ОДЕССЫ

пассажирскіе.

Круговой № 3		Круговой № 4		Прямой.	
Приходъ	Отходъ	Приходъ	Отходъ	Приходъ	Отходъ
—	Втор. 2 ч. у.	—	Сред. 2 ч. ут.	—	Чет. плдн.
Втор. р. у.	Втор. 8 ч. у.	Сред. р. утр.	Сред. 8 ч. ут.	—	—
Втр. о. плд	Втор. п. о. о.	Сред. о. полд.	Сред. п. о. о.	—	—
Втр. п. плд.	Втор. „ „	Сред. п. полд.	Сред. „ „	Чет. 8 ч. в.	Чет. п. о. о.
Втор. веч.	Втор. » „	Сред. веч.	Сред. „ „	—	—
Втор. веч.	Втор. „ „	Сред. веч.	Сред. „ „	—	—
Сред. ноч.	Сред. „ „	Четв. ноч.	Четв. „ „	—	—
Сред. р. у.	Сред. „ „	Четв. р. утр.	Четв. „ „	—	—
Сред. утр.	Сред. „ „	Четв. утр.	Четв. „ „	—	—
Ср. о. плд.	Сред. „ „	Чет. о. полд.	Четв. „ „	—	—
—	—	Четв. веч.	Четв. „ „	—	—
Сред. веч.	Сред. 9 ч. в.	Четв. веч.	Четв. 9 ч. в.	Пят. днем.	Пят. 9 ч. в.
Четв. ноч.	Четв. п о. о.	Пятн. ноч.	Пят. п. о. о.	—	—
Четв. утр.	Четв. полдн.	Пят. утр.	Пятн. полд.	Суб. р. у.	Суб. плдн.
Чет. 7 ч. в.	Четв. 9 ч. в.	Пятн. 7 ч. в.	Пятн. 9 ч. в.	Суб. 6½ в.	Суб. 9 ч. в.
—	—	на Суб. / съ Пят. ноч.	Суб. п. о. о.	—	—
—	—	Суб. р. утр.	Суб. „ „ „	—	—
Пят. р. у.	Пят. 9 ч. у.	Суб. утр.	Суб. 9 ч. ут.	Вос. р. ут.	Вос. 9 ч. у.
Пят. 3 ч. д.	Пят. 4 ч. дня	Суб. 3 ч. дня	Суб. 4 ч. дня	Вос. 2½ д.	Вос. 4 ч. д.
Пят. веч.	Пят. п. о. о. но не р. 9 в.	Суб. веч.	Суб. п. о. о. но не р. 9 в.	—	—
Суб. о. плд.	—	Вос. о полд.	—	Пон. утр.	—

ЛИНІЯ КРЫМСКО-

Зимнее

отъ ОДЕССЫ

Названіе портовъ.	Рейсы почтово-		
	Круговой № 1.		Круговой
	Приходъ	Отходъ	Приходъ
Одесса.	—	Пон. 3 ч. д.	—
Евпаторія	Втор. утр.	Втор. п. о. о. но не р. 7 у.	Сред. утр.
Севастополь	Втор. 11 ч. у.	Втор. 1 ч. д.	Сред. о. плд.
Ялта	Втор. 7 ч. в.	Втор. 9 ч. в.	Сред. 7 ч. в.
Алушта	—	—	—
Судакъ	—	—	—
Өеодосія.	Сред. р. утр.	Сред. 6 ч. ут.	Четв. р. утр.
Керчь	Сред. 1 ч. дня	Сред. 5 ч. в.	Четв. 1 ч. дня
Анапа	Сред. веч.	Сред. о. полн.	Четв. веч.
Новороссійскъ	Четв. р. утр.	Чет. 8 ч. утр.	Пят. р. утр.
Голенджикъ	—	—	Пят. утр.
Джубга	Четв. п. полд.	Четв. п. о. о.	Пят. п. полд.
Туапсе.	Чет. ок. 4 ч. д.	Четв. " "	Пят. ок. 4 дня
Сочи.	Четв. веч.	Четв. " "	Пятн. веч.
Адлеръ	Четв. о. полн.	Пят. " "	Пят. о. полн.
Гудаутъ	Пят. р. утр.	Пят. " "	Суб. р. утр.
Н.-Аөонъ.	Пят. утр.	Пят. " "	Суб. утр.
Сухумъ	Пят. утр.	Пят. " "	Суб. утр.
Очемчиры	Пят. о. полд.	Пят. " "	Суб. о. полд.
Поти	Пят. днемъ	Пят. " "	Суб. днем.
Батумъ	Пятн. веч.	—	Суб. веч.

ПРИМѢ

1-е) Малые пароходы, доставляющіе пассажировъ на останавли
отходятъ отъ пристани Агентства за полчаса до назначеннаго по
2-е) Заходъ въ Потійскій портъ будетъ зависѣть отъ состоянія

КАВКАЗСКАЯ.

движеніе

до БАТУМА

пассажирскіе.

№ 2.	Круговой № 3.		Прямой.	
Отходъ	Приходъ	Отходъ	Приходъ	Отходъ
Втор. 3 ч. д.	—	Чет. 3 ч. дня	—	Суб. 3 ч. дн.
Сред. п. о. о. но не р. 7 утр.	Пят. утр.	Пятн. п. о. о. но не р. 7 у.	—	—
Сред. 1 ч. дня	Пят. полдн.	Пят. 1 ч. дн.	Вос. 7 1/2 ч. у.	Воск 1 ч. дня
Сред. 9 ч. в.	Пятн. 7 ч. в.	Пят. 9 ч. веч.	Вос. 6 1/2 ч. в.	Вос. 9 ч. веч.
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
Чет. 6 ч. утр.	Суб. р. утр.	Суб. 6 ч. ут.	Пон. 4 ч. ут.	Пон. 6 ч. утр.
Чет. 5 ч. веч.	Суб. 1 ч. дня	Суб. 5 ч. в.	Пон. 12 1/2 дн.	Пон. 5 ч. веч.
Чет. о полн.	Суб. веч.	Суб. о. полн.	—	—
Пятн. 8 ч. ут.	Воск. р. утр.	Вос. 8 ч. ут.	Втор. 1 ч. н.	Втор. 7 ч. ут.
Пятн. п. о. о.	Воск. утр.	Воск. п. о. о.	—	—
Пятн. " "	Воск. п. полд.	Воск. " "	—	—
Пятн. " "	Вос. ол. 4 ч. д.	Воск. " "	—	—
Пятн. " "	Воск. веч.	Воск. " "	—	—
съ Пт. на Сб. " "	Воск. о. полн.	съ Вс. на Пн. " "	—	—
Суб. " "	Пон. р. утр.	Пон. " "	—	—
Суб. " "	Пон. утр.	Пон. " "	—	—
Суб. " "	Пон. утр.	Пон. " "	—	—
Суб. " "	Пон. о. полд.	Пон. " "	—	—
Суб. " "	Пон. днем.	Пон. " "	—	—
—	Пон. вечер.	—	Сред. утр.	—

ЧАНІЯ:

вающіеся на Керченскомъ рейдѣ почтово-пассажирскіе пароходы,
росписанію времени отхода морского парохода.
погоды.

ЛИНІЯ КРЫМСКО-

Зимнее

ОТЪ БАТУМА

Названіе портовъ.	Рейсы почтово			
	Круговой № 1.		Круговой	
	Приходъ	Отходъ	Приходъ	
Батумъ	—	Воск. 3 ч. утр.	—	
Поти	Воскр. утр.	Воск. 8 ч. ут.	Пон. утр.	
Очемчиры	Воск. о. полд.	Воскр. п. о. о.	Пон. о. полд	
Сухумъ	Воск. п. полд.	Воскр. „ „	Пон. п. полд	
Н.-Аѳонъ	Воск. веч.	Воскр. „ „	Пон. вечер.	
Гудаутъ	Воск. „	Воскр. „ „	Пон. „	
Адлеръ	Воск. о. полн.	Пон. „ „	Пон. о. полн	
Сочи	Пон. р. утр.	Пон. „ „	Втор. р. утр	
Туапсе	Пон. утр.	Пон. „ „	Втор. утр.	
Джубга	Пон. о. полд.	Пон. „ „	Втор. о. полд	
Геленджикъ	—	—	Втор. веч.	
Новороссійскъ	Пон. веч.	Пон. 7 ч. веч.	Втор. „	
Анапа	Пон. поз. веч.	Пон. о. полн.	Втор. п. веч	
Керчь	Втор. утр.	Втор. 11 ч. ут.	Сред. утр.	
Ѳеодосія	Втор. 6 ч. в.	Втор. 10 ч. в.	Сред. 6 ч. в.	
Судакъ	—	—	—	
Алушта	—	—	—	
Ялта	Сред. 5 ч. у.	Сред. 9 ч. ут.	Четв. утр.	
Севастополь	Ср. 3 ч. дня	Сред. 4 ч. дня	Четв. 3 ч. дн	
Евпаторія	Сред. 8 ч. веч.	Сред. п. о. о. н. н. р. 9 ч. в.	Четв. веч.	
Одесса	Чет. п. полд.	—	Пят. п. пол	

ПРИМ

3-е) Въ случаѣ замерзанія Одесскаго порта, рейсы Крымс вастополя.

4-е) Если Керченскій проливъ и рейдъ покрыты льдомъ, т Керчь, отходя изъ Новороссійска въ Батумъ согласно зимняг

КАВКАЗСКАЯ.

движеніе

до ОДЕССЫ

пассажирскіе.

№ 2.	Круговой № 3.		Прямой.	
Отходъ	Приходъ	Отходъ	Приходъ	Отходъ
Пон. 3 ч. утр.	—	Сред. 3 ч. ут	—	Четв. полд.
Пон. 8 ч. утр.	Сред. утр.	Сред. 8 ч. ут.	—	—
Пон. п. о. о.	Ср. ок. полд.	Сред. п. о. о.	—	—
Пон. „ „	Сред. п. полд.	Сред. „ „	—	—
Пон „ „	Сред. веч.	Сред. „ „	—	—
Пон. „ „	Сред. „	Сред. „ „	—	—
Втор. „ „	Ср. ок. полн.	Четв. „ „	—	—
Втор. „ „	Чет. р. утр.	Четв. „ „	—	—
Втор. „ „	Четв. утр.	Четв. „ „	—	—
Втор. „ „	Чет. ок. полд.	Четв. „ „	—	—
Втор. „ „	Четв. веч.	Четв „ „	—	—
Втор. 7 ч. веч.	Четв. „	Четв. 7 ч. в.	Пят. 2 ч. дня	Пят. 7 ч. веч.
съ Втор. на Сред. н.п.о.о.	Чет. п. веч.	съ Чет. на Пят. н.п.о.о.	—	—
Ср. 11 ч. ут.	Пятн. утр.	Пят. 11 ч. ут	Суб. утр.	Суб. 11 ч. ут.
Ср. 10 ч. веч.	Пят. 6 ч. веч.	Пят. 10 ч. в.	Суб. 5½ ч. в	Суб. 10 ч. в.
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
Чет. 9 ч. ут.	Суб. утр.	Суб 9 ч. ут.	Вос. 4½ ч. у.	Вос. 9 ч. утр.
Чет. 4 ч. дня	Суб. 3 ч. дня	Суб. 4 ч. дн.	Вос. 2½ ч. д.	Вос. 4 ч. дня
Чет. п. о. о. но не р. 9 ч. в.	Суб. веч.	Суб. п. о. о. но не р. 9 в	—	—
—	Воск. п. полд.	—	Пон. утр.	—

ЧАНІЯ:

Кавказской круговой и прямой линіи производятся отъ и до Се-

пароходы слѣдуютъ изъ Ѳеодосіи въ Анапу и обратно, минуя
росписанія.

ЛИНІЯ

ЛѢТНЕ

Названія портовъ.	ПРИХОДЪ.	ОТХОДЪ.	ПРИХОДЪ.
Керчь	--	Понед. 6 ч. веч.	—
Бердянскъ . . .	Втор. 2½ ч. ноч.	Вторн. 5 ч. утр.	Четв. 2½ ч. ноч.
Маріуполь. . .	Втор. 10 ч. утр.	Вторн. 6 ч. дня	Четв. 10 ч. утр.
Таганрогъ. . .	Втор. 6½ ч. веч.	Вторн. 11½ ч. в.	Четв. 6½ ч. веч.
Ростовъ	Среда 6½ ч. ут.	—	Пят. 6½ ч. утр.

ОБРА

Названія портовъ.	ПРИХОДЪ.	ОТХОДЪ.	ПРИХОДЪ.
Ростовъ . . .	—	Понедѣл. полд.	—
Таганрогъ . .	Понед. 6 ч. веч.	Понед. 11½ ч. в.	Четв. 6 ч. веч.
Маріуполь. . .	Вторн. 6 ч. утр.	Вторн. 10 ч. ут.	Пятн. 6 ч. утр.
Бердянскъ. . .	Вторн. 3 ч. дня	Вторн. 7 ч. веч.	Пятн. 3 ч. дня
Керчь . . .	Среда рано утр.	—	Суб. рано утр.

Зимнее

Керчь	--	Среда въ 6 ч. веч.
Бердянскъ. . .	Четвергъ рано утр.	Четвергъ по ок. оп.
Маріуполь. . .	Четвер. ок. полдня.	Четвергъ по ок. оп.
Таганрогъ . . .	Четвергъ вечер.	Пятница въ 8 ч. ут.
Ростовъ	Пятница въ 2 ч. дня.	--

ОБРА

Ростовъ . . .	—	Воскресен. полдень
Таганрогъ. . .	Воскр. въ 6 ч. веч.	Понедѣл. въ 8 ч. ут.
Маріуполь.	Понед. въ 3 ч. дня	Понедѣл. по ок. оп.
Бердянскъ. .	Понед. ок. полноч.	Вторн. въ 6 ч утр.
Керчь	Вторн. въ 4 ч. дня	—

АЗОВСКАЯ.

ДВИЖЕНІЕ.

ОТХОДЪ.	ПРИХОДЪ.	ОТХОДЪ.	
			Примѣчаніе:
Среда 6 ч. веч.	—	Суб. 6 ч. веч.	Въ случаѣ опозданія пароходовъ Крымско-Кавказской линіи, лѣтніе Азовскіе пароходы ожидаютъ прихода ихъ въ Керчи только до 7 час. вечера того же дня.
Четв. 5 ч. утр.	Воскр. $2^1/_2$ ч. ноч.	Воскр. 5 ч. утр.	
Четв. 1 ч. дня	Воскр. 10 ч. утр.	Воскр. 1 ч. дня	
Четв. $11^1/_2$ ч. в.	Воскр. $6^1/_2$ ч. веч.	Воскр. $11^1/_2$ ч. в.	
—	Понед. $6^1/_2$ ч. ут.	—	

ТНО.

Четвергъ полд.	—	Суббота полд.	
Четв. $11^1/_2$ ч. в.	Суб. 6 ч. веч.	Суб. $11^1/_2$ ч. веч.	
Пятн. 10 ч. утр.	Воскр. 6 ч. утр.	Воскр. 10 ч. утр.	
Пятн. 7 ч. веч.	Воскрес. 3 ч. дня	Воскр. 7 ч. веч.	
—	Понед. рано утр.	—	

Движеніе.

		Примѣчаніе:
—	Суббота въ 6 ч. в.	Въ случаѣ опозданія пароходовъ Крымско-Кавказской линіи, пароходы зимней Азовской линіи ожидаютъ въ Керчи не болѣе 24 час., пароходы же Крымско-Кавказской линіи, въ случаѣ опозданія Азовскихъ, слѣдуютъ согласно росписанію, не ожидая послѣднихъ.
Воскрес. рано утр.	Воскрес. по ок. оп.	
Воскрес. ок. полдня.	Воскрес. по ок. оп.	
Воскресенье вечер.	Понедѣл. въ 8 ч. ут.	
Понедѣл. въ 2 ч. дня	—	

ТНО.

—	Среда полдень.	
Среда 6 ч. веч.	Четвергъ въ 8 ч. ут.	
Четвергъ въ 3 ч. дня	Четвергъ по ок. оп.	
Четвер. ок. полноч.	Пятница въ 6 ч. ут.	
Пятн. въ 4 ч. дня	—	

ЛИНІЯ НИКОЛАЕВСКАЯ.

ПОЧТОВАЯ.

Движеніе лѣтнее ежедневное, по два раза въ день; въ остальное время навигаціи—три раза въ недѣлю.

Отходъ.	Приходъ.
Изъ **Одессы** въ 10 час. утра.	Въ **Николаевъ** въ 6 час. дня.
„ „ въ 11 час. вечера.	„ „ въ 6 час. утра.
Изъ **Николаева** въ 9½ ч. утра	Въ **Одессу** въ 4 часа дня.
„ „ въ 12 час. ночи	„ „ въ 7 часовъ утра.

Примѣчанія:

1-е. При трехъ рейсахъ въ недѣлю: изъ Одессы по Воскресеньямъ, Вторникамъ и Четвергамъ отходъ въ 9 час. утра; изъ Николаева по Понедѣльникамъ, Средамъ и Пятницамъ отходъ въ 9 часовъ утра.

2-е. Съ 15-го Апрѣля по 1-е Сентября, пароходы совершаютъ сверхъ дневнихъ и ночные рейсы.

ЛИНІЯ ХЕРСОНСКАЯ.

ПОЧТОВАЯ.

Движеніе лѣтнее ежедневное, по два раза въ день; въ остальное время навигаціи—три раза въ недѣлю.

Отходъ.	Приходъ.
Изъ **Одессы** въ 9 час. утра.	Въ **Херсонъ** въ 5 час. веч.
„ „ въ 10 час. вечера	„ „ въ 7 час. утра.
Изъ **Херсона** въ 9 час. утра.	Въ **Одессу** въ 5 час. вечера.
„ „ въ 9½ час. веч.	„ „ въ 6½ час. утра.

1) При трехъ рейсахъ въ недѣлю отходъ изъ Одессы по Воскресеньямъ, Вторникамъ и Четвергамъ въ 8 часовъ утра; изъ Херсона по Понедѣльникамъ, Средамъ и Пятницамъ въ 8 часовъ утра.

2) Съ 15-го Апрѣля по 1-е Сентября пароходы совершаютъ сверхъ дневныхъ и ночные рейсы.

3) Во избѣжаніе всякихъ случайностей пароходы Херсонской линіи будутъ принимать у Голой Пристани только тѣхъ пассажировъ, которыхъ доставятъ къ пароходу паровые катеры; равнымъ образомъ высадка пассажировъ съ означенныхъ пароходовъ на Голую Пристань будетъ производиться только въ тѣхъ случаяхъ, когда для ихъ пріема подойдутъ паровые катера.

ЛИНІЯ ДНѢПРОВСКАЯ.

Ежедневно два рейса.

Почтово-пассажирскій рейсъ.

Херсонъ—Никополь—Александровскъ и промежуточные пункты.

Отходъ.	Приходъ.
Изъ **Херсона** въ 8 час. утра.	Въ **Каховку** въ $1^1/_4$ час. дня.
„ **Каховки** въ $1^3/_4$ час. дня.	„ **Никополь** въ $11^3/_4$ ч. ноч.
„ **Никополя** въ 12 час. ноч.	„ **Алекс-скъ** въ 7 час. утра.
„ **Алекс-ска** въ 11 час. дня.	„ **Никополь** въ 4 ч. веч.*).
„ **Никополя** въ 3 часа утра.	„ **Каховку** въ $10^1/_2$ ч. утр.
„ **Каховки** въ 11 час. веч.	„ **Херсонъ** въ 4 час. веч.

Пассажирскій

Херсонъ—Никополь и промежуточные пункты.

Отходъ.	Приходъ.
Изъ **Херсона** въ 6 час. веч.	Въ **Каховку** въ $11^1/_4$ ч. веч.
„ **Каховки** въ $11^3/_4$ ч. веч.	„ **Никополь** въ 11 ч. утра.
„ **Никополя** въ $4^1/_2$ ч. веч.*) по приходѣ парохода изъ Александровска.	„ **Каховку** въ $12^1/_4$ ч. ночи.
„ **Каховки** въ 1 ч. ночи.	„ **Херсонъ** въ 6 час. утра.

Примѣчанія:

1-е. Въ мѣстахъ незатруднительныхъ для плаванія, Днѣпровскіе пароходы будутъ принимать тѣхъ пассажировъ, которые подойдутъ на шлюпкахъ. Для переѣзда съ парохода на берегъ не должно расчитывать на пароходную шлюпку.

2-е. Точное время движенія пароходовъ изъ Никополя въ Александровскъ и обратно находится въ зависимости отъ движенія поѣздовъ Лозово-Севастопольской желѣзной дороги и оповѣщается особыми мѣстными объявленіями.

3-е. **Буксирные пароходы съ грузовыми баржами ходятъ по Днѣпру до Александровка. Еженедѣльно по Субботамъ отходятъ изъ Одессы БУКСИРНЫЯ СРОЧНЫЯ БАРЖИ, на которыя принимаются грузы въ Херсонъ, Бериславъ, Каховку, Никополь и Александровскъ БЕЗЪ ПЕРЕГРУЗКИ.**

---

8) Пассажиры, пришедшіе изъ Александровска въ Никополь въ 4 час. вечера и желающіе немедленно продолжать путь, переходятъ на другой пароходъ, отходящій изъ Никополя въ Херсонъ въ $4^1/_2$ час. вечера.

Заграничныя почтовыя линіи.

Линія Александрійская прямая.

Еженедѣльная.

ОТХОДЪ.	ПРИХОДЪ.
Изъ **Одессы** по Воскр. 10 утра.	Въ **Конст-ль** по Пон. посл. полд.
„ **Конст-ля** по Сред. 10 утра.	„ **Смирну** по Четв. около полд.
„ **Смирны** по Четв. по оконч. опер. но не ран. 4 дн.	„ **Пирей** по Пятницамъ утр.
„ **Пирея** по Пят. по окон. опер. но не ранѣе полдня.	„ **Алекс-рію** по Воскр. около полдня.

ОБРАТНО.

Изъ **Алекс-ріи** по Пят. въ 2 ч. дн.	Въ **Пирей** по Воскр. утромъ.
„ **Пирея** по Воск. около полдня.	„ **Смирну** по Понед. утромъ.
„ **Смирны** по Пон. по ок. опер. но не ранѣе 5 ч. веч.	„ **Конст-ль** по Втор. веч.
„ **Конст-ля** по Четв. въ 10 ч. утра.	„ **Одессу** по Пятн. послѣ полд.

Примѣчаніе: Въ случаѣ надобности пароходы будутъ заходить въ **Дарданеллы, Метелинъ и Хіосъ.**



Линія Севастополь-Константинопольская.

ОТХОДЪ.	ПРИХОДЪ.
Изъ **Севаст-ля** въ Субботу въ 9 час. утра.	Въ **Конст-ль** въ Воскресенье послѣ полдня.

ОБРАТНО.

Изъ **Конст-ля** во Вторникъ въ 10 час. утра.	Въ **Севаст-ль** въ Среду послѣ полдня.



Линія Александрійская круговая.

Одинъ разъ въ двѣ недѣли.

Отходъ изъ Одессы: 2, 16 и 30 Января; 13 и 27 Февраля; 13 и 27 Марта; 10 и 24 апрѣля; 8 и 22 Мая; 5 и 19 Іюня; 3, 17 и 31 Іюля; 14 и 28 Августа; 11 и 25 Сентября; 9 и 23 Октября; 6 и 20 Ноября; 4 и 18 Декабря.

ОТХОДЪ.	ПРИХОДЪ.
Изъ **Одессы** по Пят. въ 4 ч. дня.	Въ **Конст-ль** по Воскр. утр.
„ **Конст-ля** по Втор. въ 4 ч. дн.	„ **Дардан-лы** по Сред. утр.
„ **Дардан-лъ** по Сред. по ок. оп.	„ **Смирну** по Четверг. утр.
„ **Смирны** по Четв. по ок. опер., но не ран. 3 ч. попл.	„ **Хіосъ** по Четв. позд. веч.
„ **Хіоса** по Четв. ноч. по ок. оп.	„ **Триполи** по Вос. пос. полд.
„ **Триполи** съ Воск. на Пон. въ полночь	„ **Бейрутъ** по Пон. рано утр.
„ **Бейрута** по Пон. по ок. опер., но не ранѣе 4 ч. дня.	„ **Яффу** по Вторн. утромъ.
„ **Яффы** по Втор. по ок. опер., но не ранѣе 4 ч. дня.	„ **П.-Саидъ** по Средамъ утр.
„ **П. Саида** по Сред. по ок. оп., но не ран. 4 ч. дня.	„ **Алекс-рію** по Четв. утр.

ОБРАТНО.

Отходъ изъ Александріи: 19 Января; 2 и 16 Февраля; 2, 16 и 30 Марта; 13 и 27 Апрѣля; 11 и 25 Мая; 8 и 22 Іюня; 6 и 20 Іюля; 3, 17 и 31 Августа; 14 и 28 Сентября; 12 и 16 Октября; 9 и 23 Ноября; 7 и 21 Декабря.

Изъ **Алекс-ріи** по Пон. въ 2 ч. дн.	Въ **П.-Саидъ** по Вторн. утромъ.
„ **П.-Саида** по Вторн. въ 8 ч. в.	„ **Яффу** по Сред. утромъ.
„ **Яффы** по Средамъ по ок. оп. но не ранѣе 3 ч. дня.	„ **Бейрутъ** по Четв. утромъ.
„ **Бейрута** по Четв. по ок. опер. но не ранѣе 11 ч. ут.	„ **Триполи** по Четв. вечер.
„ **Триполи** по Пятн. по ок. оп., но не ранѣе 5 ч. веч.	„ **Хіосъ** по Понед. утромъ.
„ **Хіоса** по Понед. по ок. опер.	„ **Смирну** по Пон. послѣ полд.
„ **Смирны** по Втор. въ 4 ч. дня.	„ **Дардан-лы** по Сред. утромъ
„ **Дардан-лъ** по Ср. по ок. оп.	„ **Конст-ль** по Четв. утромъ.
„ **Конст-ля** по Пят. въ 4 ч. дня	„ **Одессу** по Воскр. утромъ.

Примѣчаніе: Въ случаѣ надобности пароходы будутъ заходить въ **Родосто, Метелинъ и Самосъ.**

Линія Черноморско-Македонская.

Одинъ разъ въ двѣ недѣли.

Отходъ изъ Одессы: 6 и 20 Января; 3 и 17 Февраля; 3, 17 и 31 Марта; 14 и 28 Апрѣля; 12 и 26 Мая; 9 и 23 Іюня; 7 и 21 Іюля; 4 и 18 Августа; 1, 15 и 29 Сентября; 13 и 27 Октября; 10 и 24 Ноября; 8 и 22 Декабря.

ОТХОДЪ.	ПРИХОДЪ.
Изъ **Одессы** пе Вторн. въ 4 ч. дня.	Въ **Конт-поль** по Четвер. утр.
„ **Конст-ля** по Суб. въ 4 ч. дня.	„ **Дардан-лы** по Воскр. утр.
„ **Дардан-лъ** по Вос. по ок. оп.	„ **Аѳонъ** по Воскрес. вечер.
„ **Аѳона** по Воск. по окон. опер.	„ **Салоники** по Понед. утр.
„ **Салоникъ** по Пон. по ок. оп., но не ран. 2 ч. дня.	„ **Смирну** йо Вторник. веч.

ОБРАТНО.

Отходъ изъ Смирны: 15 и 29 Января; 12 и 26 Февраля; 12 и 26 Марта; 9 и 23 Апрѣля; 7 и 21 Мая; 4 и 18 Іюня; 2, 16 и 30 Іюля; 13 и 27 Августа; 10 и 24 Сентября; 8 и 22 Октября; 5 и 19 Ноября; 3, 17 и 31 Декабря.

Изъ **Смирны** по Четвергамъ въ 11 час. утра.	Въ **Салоники** по Пятницамъ послѣ полдня.
„ **Салоникъ** по Пятницамъ по окон. опер., но не ранѣе 10 ч. веч.	„ **Аѳонъ** по Суббот. утромъ.
„ **Аѳона** по Суб. по ок. опер.	„ **Дардан-лы** по Воскр. утр.
„ **Дардан-лъ** по Воскрес. по оконч. операцій.	„ **Конст-поль** по Понед. утр.
„ **Конст-поля** по Вторникамъ въ 3 ч. дня.	„ **Бургасъ** по Сред. рано утр.
„ **Бургаса** по Сред. по ок. оп., но не ран. 8 ч. утра.	„ **Варну** по Средамъ послѣ полдня.
„ **Варны** по Сред. по окон. опер.	„ **Одессу** по Четверг. вечер.



Линія Болгарско-Анатолійская.

Одинъ разъ въ двѣ недѣли.

Отходъ изъ Одессы: 9 и 23 Января; 6 и 20 Февраля; 6 и 20 Марта; 3 и 17 Апрѣля; 1, 15 и 29 Мая; 12 и 26 Іюня; 10 и 24 Іюля, 7 и 21 Августа; 4 и 18 Сентября; 2, 16 и 30 Октября 13 и 27 Ноября; 11 и 25 Декабря.

ОТХОДЪ.	ПРИХОДЪ.
Изъ **Одессы** по Пят. въ 10 ч. утр.	Въ **Варну** по Суб. послѣ полдня
„ **Варны** по Воск. въ 8 ч. утр.	„ **Бургасъ** по Вос. пос. полдня.
„ **Бургаса** по Вос. по ок. опер.	„ **Конст-поль** по Пон. утромъ.
„ **Конст-ля** по Чет. въ 1 ч. дня.	„ **Инеболи** по Пят. посл. полд.
„ **Инеболи** по Пят. по ок. опер.	„ **Синопъ** по Пятн. вечеромъ.
„ **Синопа** по Пятн. по ок. опер.	„ **Самсунъ** по Суб. утромъ.
„ **Самсуна** по Суб. по ок. опер.	„ **Орду** по Субботамъ вечер.
„ **Орду** по Суб. по окон. опер.	„ **Керас-дъ** по Вос. рано утр.
„ **Керас-да** по Вос. ут. по ок. оп.	„ **Треби-дъ** по Вос. ок. полдня.
„ **Треби-да** по Воскрес. послѣ полдня по ок. опер.	„ **Батумъ** по Понед. утр.

ОБРАТНО.

Отходъ изъ Батума: 20 Января; 3 и 17 Февраля; 3, 17 и 31 Марта; 14 и 28 Апрѣля; 12 и 26 Мая; 9 и 23 Іюня; 7 и 21 Іюля; 4 и 18 Августа; 1, 15 и 29 Сентября; 13 и 27 Октября; 10 и 24 Ноября; 8 и 22 Декабря.

Изъ **Батума** по Втор. въ 7 ч. веч.	Въ **Треби-дъ** по Средамъ утр.
„ **Треби-да** по Сред. по ок. оп.	„ **Керас-дъ** по Средамъ ноч.
„ **Керас-да** по Четв. рано утр.	„ **Орду** по Четвергамъ утр.
„ **Орду** по Четв. по ок. опер.	„ **Самсунъ** по Пятниц. утр.
„ **Самсуна** по Пят. по окон. оп.	„ **Синопъ** по Пятниц. вечер.
„ **Синопа** по Пят. веч. по ок. оп.	„ **Инеболи** по Суббот. утр.
„ **Инболи** по Суб. по ок. опер.	„ **Конст-ль** по Воскр. утр.
„ **Конст-ля** по Втор. въ 4 ч. дня	„ **Одессу** по Четверг. утромъ.

Примѣчаніе: Въ случаѣ надобности пароходы будутъ заходить: въ **Ерекли, Амастро, Еврени, Апана, Уніе, Фаце, Триполи, Елева, Платана, Сурмене и Ризэ,** не увеличивая продолжительности рейса, но измѣняя дни и часы прихо о.ъ и отходовъ въ портахъ, за исключеніемъ отхода изъ Константинопол ı ъъ Анатолію и отхода изъ Константинополя въ Одессу.

ВЫСОЧАЙШЕ утверж

„Общество пароходства по

и „2-е Пароходное Общество

ПО СОГЛАШЕНІЮ

срочные почтово-

съ открытія навигаціи

ПО ЛИ

1. Кіево-Кре-

Ежедневно два

Изъ Кіева	въ 8	ч. утра	и 5	ч. по пол.	
» Триполья	» $10\frac{1}{2}$	»	$7\frac{1}{4}$	ч. вечер.	
» Ржищева	» $11\frac{1}{2}$	»	$8\frac{3}{4}$	»	
» Ходорова	» $12\frac{1}{4}$	дня	$9\frac{1}{2}$	»	
» Переяслава	» 1	»	$10\frac{1}{4}$	»	
» Селища	» $2\frac{3}{4}$	»	$11\frac{3}{4}$	»	
» Канева	» 3	»	12	ч. ночи.	
» Прохоровки	» $3\frac{1}{2}$	»	$12\frac{3}{4}$	»	
» Сѣкирны	» $4\frac{1}{2}$	»	2	»	
» Черкассъ	» 6	ч. веч.	6	ч. утра.	
» Налѣсни	» 7	»	7	»	
» Богуна	» 8	»	8	»	
» Бужина	» 9	»	9	»	
Въ Кременчугъ	» $4\frac{1}{2}$	ч утр.	$1\frac{1}{2}$	ч. дня.	

Примѣчаніе: Кромѣ срочныхъ рейсовъ будутъ еще
скіе рейсы, о началѣ которыхъ будетъ

денныя Общества:

Днѣпру и его притокамъ,

по Днѣпру и его притокамъ,

содержатъ

пассажирскіе рейсы

впредь до измѣненія

ніямъ:

менчугской.

раза въ день.

Изъ Кременчуга		въ 8	ч. утра и	6	ч. веч.
» Бужина		» $12^1/_2$	ч. дня	$10^1/_2$	»
» Богуна		» 2	»	12	ч. ночи
» Налѣсни		» 3	»	$1^1/_2$	»
» Черкассъ		» 6	ч. веч.	$3^1/_2$	»
» Сѣкирны		» $7^1/_2$	»	$5^1/_2$	»
» Прохоровки		» $9^1/_2$	»	7	утра
» Канева		» 11	»	$8^1/_2$	»
» Селища		» $11^1/_2$	»	9	»
» Переяслава		» $1^1/_2$	ч. ночи	11	»
» Ходорова		» $2^1/_2$	»	$12^1/_4$	ч. дня
» Ржищева		» $4^1/_2$	»	$1^1/_2$	»
» Триполья		» $6^1/_2$	ч. утра	$3^1/_2$	»
Въ Кіевъ около	. . .	» 12	ч. дня	7	ч. веч.

между Кіевомъ и Екатеринославомъ товаро-пассажир-
объявлено особо.

2. Кіево-Гомель

Ежедневно два

Изъ Кіева	въ 12	ч. дня и	$3^1/_2$	ч.	дня
» Глѣбовки	» $2^3/_4$	»	$6^3/_4$	ч.	веч.
» Печекъ	» $5^1/_2$	»	$9^1/_2$		»
» Уст. р. Припяти	» 7	ч. веч.	11		»
» Жаровъ (нижн.)	» $9^1/_4$	»	$1^1/_4$	ч.	ноч.
» Навозовъ	» 10	»	2		»
» Комарина	» 11	»	3		»
» Іолчи	» 12	ч. ночи	4		»
» Станецкаго	» $1^3/_4$	»	$5^3/_4$		»
» Бабокъ	» $2^3/_4$	»	$6^3/_4$	ч.	утра
» Любяча	» $3^1/_4$	»	$7^1/_4$		»
» Радуля	« $4^3/_4$	»	$8^3/_4$		»
» Лоева	» $5^3/_4$	ч. утра	$9^3/_4$		»
» Волчуговъ	» $8^3/_4$	»	$12^3/_4$	ч.	дня.
» Островковъ	» $9^1/_2$	»	$1^1/_2$		»
» Нов. Дятловичей	» 11	»	3		»
» Терешковичъ	» $11^1/_2$	»	$3^1/_2$		»
» Ст. Дятловичей	» 12	ч. дня	4		»
Въ Гомель	» 2	»	6	ч.	веч.

3. Могилево

ЕЖЕД

Изъ Могилева . . . . . .
» Шклова . . . .
» Копыси . . . .

О времени отхода отъ пристаней будетъ объявлено особо.

Въ Могилевъ приходитъ

ской (по Сожу).

раза въ день.

Изъ Гомеля	въ 8	ч. утра и	1	ч. дня.
» Стар. Дятловичей . . .	» $9^{3}/_{4}$	»	$2^{1}/_{4}$	»
» Терешковичъ	» 10	»	$2^{1}/_{2}$	»
» Нов. Дятловичей . . .	» $10^{1}/_{4}$	»	$2^{3}/_{4}$	»
» Островковъ	» $11^{3}/_{4}$	»	$3^{3}/_{4}$	»
» Волчуговъ	» $12^{1}/_{4}$	ч. дня	$4^{1}/_{4}$	»
» Лоева	» 2	»	$5^{3}/_{4}$	»
» Радуля	» $3^{1}/_{4}$	»	$6^{3}/_{4}$	ч. веч.
» Любяча	» $4^{1}/_{4}$	»	$7^{3}/_{4}$	»
» Бабокъ	» $4^{1}/_{2}$	»	$8^{1}/_{4}$	»
» Станецкаго	» $5^{1}/_{4}$	»	$9^{1}/_{4}$	»
» Іолчи	» $6^{1}/_{4}$	ч. веч.	$10^{1}/_{4}$	»
» Комарина	» 7	»	$11^{1}/_{4}$	»
» Навозовъ	» $7^{3}/_{4}$	»	$12^{1}/_{4}$	ч. ночи
» Жаровъ (нижн.)	» $8^{1}/_{4}$	»	$12^{3}/_{4}$	»
» Уст. р. Припяти	» $9^{3}/_{4}$	»	$2^{3}/_{4}$	»
» Печекъ	» $10^{3}/_{4}$	»	$3^{3}/_{4}$	»
» Глѣбовки	» $12^{3}/_{4}$	ч. ночи	6	ч. утра.
Въ Кіевъ	» $3^{3}/_{4}$	»	$8^{3}/_{4}$	»

-Оршанской.

невно.

Изъ Орши. . . . . . .
» Копыси . . . . . .
» Шклова. . . . . .

О времени отхода отъ пристаней будетъ объявлено особо.

около **$8^{1}/_{2}$** часовъ вечера.

4. Кіево-Пинской

ЕЖЕД

Изъ Кіева	въ	9	ч. утра.
» Глѣбовки	»	12½	ч. дня.
» Печекъ	»	3½	»
» Уст. р. Припяти	»	4½	»
» Выдумки	»	5¼	»
» Чернобыля	»	7	ч. веч.
» Шапеличъ	»	11½	»
» Бѣл. Сороки	»	12¼	ч. ночи.
» Дерновичъ	»	2	»
» Тульговичъ	»	3¾	»
» Наровли	»	4½	»
» Бар. Юровичей	»	5½	ч. утра.
» Мозыря.	»	8	»
» Багриновичъ	»	12	ч. дня.
» Балаж.-Скрыгалова.	»	12½	»
» Конковичъ	»	1¼	»
» Петрикова	»	3	»
» Лѣсковичъ	»	6	ч. веч.
» Перерова	»	7	»
» Турова	»	1	ч. ночи.
» Вильчи	»	2¼	»
» Нирчи	»	5	»
» Лахвы	»	6	ч. утра.
» Кож. Городка.	»	7¼	»
» Стахова	»	10	»
» Бережцовъ	»	11	»
» Качановичъ	»	12½	ч. дня.
Въ Пинскъ	»	2	»

(по Припяти).

невно.

Изъ Пинска	въ	7	ч. утра.
» Качановичъ	»	9	»
» Бережцовъ	»	10	»
» Стахова.	»	11	»
» Кож. Городка.	»	$12^3/_4$	ч. дня.
» Лахвы	»	$1^3/_4$	»
» Нирчи	»	3	»
» Вильчи	»	$4^1/_2$	»
» Турова	»	$5^1/_2$	»
» Перерова	»	7	ч. веч.
» Лѣсковичъ	»	8	»
» Петрикова	»	11	»
» Конковичъ	»	$11^3/_4$	»
» Балаж. Скрыгал.	»	$12^3/_4$	ч. ночи
» Багриновичъ	»	1	»
» Мозыря	»	5	»
» Юровичъ	»	$6^1/_4$	ч. утра.
» Наровли	»	$7^1/_2$	»
» Тульговичъ	»	$7^3/_4$	»
» Дерновичъ	»	$9^1/_4$	»
» Бѣл. Сороки	»	$10^1/_2$	»
» Шапеличъ	»	11	»
» Чернобыля	»	$1^1/_2$	ч. дня.
» Выдумки	»	2	»
» Уст. р. Припяти	»	3	»
» Печекъ	»	$4^1/_4$	»
» Глѣбовки	»	6	ч. веч.
Въ Кіевъ около	»	9	»

5. Кременчугско-

Ежедневно два

Изъ Кременчуга	въ 8	ч. утра и	5 по полуд.	
» Калиберды	» $9^1/_4$	»	$6^1/_4$ вечера.	
» Мишурина	» 10	»	7	»
» Орлика	» 11	»	$8^1/_2$	»
» В.-Днѣпровска	» $12^1/_2$	ч. дня	4	ч. ноч.
» Паньковки	» 1	»	$4^1/_4$	»
» Каменскаго	» $2^1/_2$	»	6	утра.
Въ Екатеринославъ	» $4^1/_4$	»	8	»

6. Кіево-Чер

Ежедневно два

Изъ Кіева	въ 9	ч. утра и	$5^3/_4$	ч. веч.
» Глѣбовки	» $12^1/_2$	дня	$9^1/_2$	»
« Печекъ	» $3^1/_2$	»	12	ч. ноч.
» Уст. р. Припяти	» $4^1/_2$	»	$1^1/_2$	»
» Выдумки	» $5^1/_4$	»	$2^1/_4$	»
Въ Чернобыль	» 7	ч. вечера	5	ч. утр.

7. ЧЕРНИГОВО-

Ежедневно кро

Изъ Чернигова въ 10 часовъ утра.

Екатеринославской.

раза въ день.

Изъ Екатеринослава	въ 5	ч. утра	и 5	по пол.
» Каменскаго.	» 7	»	7	»
» Паньковки	» $8\frac{3}{4}$	»	$8\frac{3}{4}$	»
» В.-Днѣпровска	» $9\frac{1}{4}$	»	$9\frac{1}{4}$	»
» Орлика	» 11	»	11	»
» Мишурина	» $12\frac{3}{4}$	ч. дня	1	ч. ноч.
» Калиберды	» $2\frac{3}{4}$	»	3	»
Въ Кременчугъ	» 5	»	5	ч. утр.

нобыльской.

раза въ день.

Изъ Чернобыля	въ $1\frac{1}{2}$	ч. дня	и 7	ч. утра
» Выдумки	» 2	»	$7\frac{3}{4}$	»
» Уст. р. Припяти	» 3	»	$8\frac{1}{2}$	»
» Печекъ	» $4\frac{1}{2}$	»	$9\frac{3}{4}$	»
» Глѣбовки	» 6	ч. веч.	$11\frac{1}{2}$	»
Въ Кіевъ около	» 9	»	2	ч. дня.

МАКОШИНСКОЙ.

мѣ Субботы.

Изъ Макошина въ $8\frac{1}{2}$ часовъ утра.

8. Кіево-Мо

Ежед

Изъ Кіева	въ	$3^1/_2$	ч. дня.
» Лоева (на другой день)	»	3	»
» Холмича	»	$6^1/_2$	ч. веч.
» Отверницы	»	$9^3/_4$	»
» Рѣчицы	»	1	ч. ноч.
» Уст. р. Березины	»	$3^1/_2$	»
» Стрѣшина	»	$8^1/_4$	ч. утра
» Жлобина	»	3	ч. дня.
» Рогачева	»	$5^1/_2$	»
» Свержня	»	9	ч. веч.
» Кистеней	»	10	»
» Нов. Быхова	»	1	ч. ноч.
» Стар. Быхова	»	6	ч. утр.
» Дашковки	»	$8^1/_2$	»

Въ Могилевъ приходитъ на четвертый день около полудня.

Примѣчаніе: 1-е. Съ открытія навигаціи пароходы дамъ и Пятницамъ, а изъ Могилева по Воскресеньямъ, остальные дни будетъ объявлено особо.

2-е. Въ Лоевѣ пассажиры переса

9. КІЕВО-ЧЕРНИ

Ежедневно два

Изъ Кіева	въ 8	ч. утр.	и 5	ч. по полуд.
» Никол. Пустыни	» $9^1/_4$	»	$6^1/_4$	ч. вечера.
» Лѣтокъ	» $11^1/_4$	»	$8^1/_4$	»
» Жукина	» $12^1/_4$	ч. дня	$9^1/_2$	»
» Остра	» 3	»	$12^1/_2$	ч. ночи.
» Моровска	» $4^3/_4$	»	$2^1/_2$	»
» Максима	» $6^1/_4$	ч. вечер.	4	»
» Найденовки	» 7	»	$4^3/_4$	»
» Смолина	» 8	»	$5^1/_2$	»
Въ Черниговъ приход. около	11	»	9	ч. утра.

гилевской.

невно.

Изъ Могилева	въ	6½	ч. утра
» Дашковки	»	7½	»
» Ст.-Быхова	»	10	»
» Нов.-Быхова	»	12½	ч. дня.
» Кистеней	»	3	»
» Свержня	»	4	»
» Рогачева	»	6	ч. веч.
» Жлобина	»	8½	»
» Стрѣшина	»	10¼	»
» Уст. р. Березины	»	1½	ч. ночи
» Рѣчицы	»	3½	»
» Отверницы	»	4	»
» Холмича	»	6	ч. утра
» Лоева	»	2¼	ч. дня.

Въ Кіевъ приходитъ на третій день утромъ.

будутъ отходить изъ Кіева: по Понедѣльникамъ, Сре-
Вторникамъ и Четвергамъ. О началѣ же рейсовъ въ

живаются на другой пароходъ.

говской (по Деснѣ).

раза въ день.

Изъ Чернигова	въ	8	ч. утра	и 6	ч. вечер.
» Смолина	»	9¾	»	7	»
» Найденовки	»	10¼	»	8¼	»
» Максима	»	10¾	»	8¾	»
» Моровска	»	12	ч. дня	10	»
» Остра	»	1¼	»	11¼	ч. ночи.
» Жукина	»	2½	»	1½	»
» Лѣтокъ	»	3¾	»	2¾	»
» Никол. Рустыни	»	5	»	3¾	»
Въ Кіевъ приход. около		7	ч. вечер.	5	ч. утра.



ВНИМАНІЮ ГОСПОДЪ

ІЮДИНЫХЪ,

ихъ родственниковъ по боковымъ и женскимъ линіямъ,

ИХЪ ЗНАКОМЫМЪ.

Подготовивъ къ печати собиравшійся въ теченіи многихъ лѣтъ матеріалъ о родѣ **Костромичей Іюдиныхъ,** оказавшійся интереснымъ въ историческомъ и бытовомъ отношеніяхъ, восходящій по городу **Чухломѣ** до 1615 года и желая возможныхъ къ нему дополненій, покорнѣйше прошу всѣхъ, имѣющихъ въ своемъ распоряженіи относящуюся къ названному роду письменность: акты, документы, письма, дневники и проч., книги съ надписями: „Изъ библіотеки Чухломскаго купецкаго сына **Михайла Іюдина**“, равно портреты, виды Чухломы и разныхъ мѣстъ какъ Костромской, такъ и другихъ губерній, гдѣ проживали **Іюдины,** или ихъ родные, прислать на короткое время нижеподписавшемуся для снятія копій, послѣ чего присланное будетъ возвращено по принадлежности. Желающіе уступить подлинные документы и проч. въ нашу собственность приглашаются вмѣстѣ съ присылкою предлагаемаго, заявить объ условіяхъ продажи. Адресъ въ г. **Красноярскъ,** Енисейской губерніи, Геннадію Васильевичу Юдину.

Затѣмъ считаю не лишнимъ пояснить, что нѣкоторые томы предполагаемаго изданія, имѣющіе исключительно семейный интересъ, въ продажу не поступятъ и предназначаются лишь для раздачи **наличнымъ членамъ нашего рода и другимъ лицамъ,** благосклонно способствовавшимъ издателю къ собиранію фамильной старины.

Въ крайнемъ случаѣ, т. е. при полномъ отсутствіи не только письменныхъ, но и устныхъ преданій или воспоминаній о комъ-нибудь изъ нашего рода, полезно будетъ даже указаніе, къ кому было бы мнѣ можно обратиться съ своими поисками.

В. Г. Юдинъ (Іюдинъ).

1. *Паровыя машины различныхъ системъ и величинъ.*
2. Привиллегированныя **паровыя машины** съ усовершенствованными распредѣлительными **клапанами** системы „Гоюа и Порницъ (Hoyois & Pornitz)“.
3. Привиллегированные **конденсаторы** системы „**Тейзена**“.
4. Паровые **котлы** и другія котельныя работы, равно и арматуры къ нимъ.
5 Полныя устройства для сахарныхъ, рафинадныхъ и другихъ промышл. заводовъ.
6. Привиллегированныя свеклорѣзки системы „Рассмуса“.
7. Привиллегированныя дробилки системы „Э. Шмея“.
8. Желѣзнодорожныя принадлежности, а именно: **рельсовыя скрѣпленія, стрѣлки, крестовины, поворотные круги, красные диски, семафоры.**
9. **Товарные и пассажирскіе вагоны, спеціальные вагоны для перевозки: керосина, мазута, пива и кислотъ.** Желѣзнодорожные **скаты, колеса, оси, рессоры** и прочія части подвижного состава.
10. **Вагоны** для **конножелѣзныхъ** дорогъ.
11. **Мосты** желѣзные разныхъ системъ и величинъ, стропила.
12. Полныя устройства **водоснабженія** для желѣзнодорожныхъ станцій и городовъ.
13. Военныя повозки, лафеты, снаряды и т. п.
14. Чугунныя **водопроводныя трубы** вертикальной отливки отъ $1\frac{3}{16}$ до 36″ внутрен. діаметра и отъ 2-хъ до 4-хъ метровъ длины.
15. Упругія соединенія трубъ системы „Жибо“, замѣняющія раструбы и фланцы.
16. **Болты, гайки и заклепки.**

Заказы принимаютъ заводы:
- **Въ Варшавѣ,** по улицѣ Смольной, № 2.
- **въ Славутѣ,** (ст. Юго-Западныхъ ж.д.) Волынской губ.

И ПРЕДСТАВИТЕЛИ ОБЩЕСТВА:

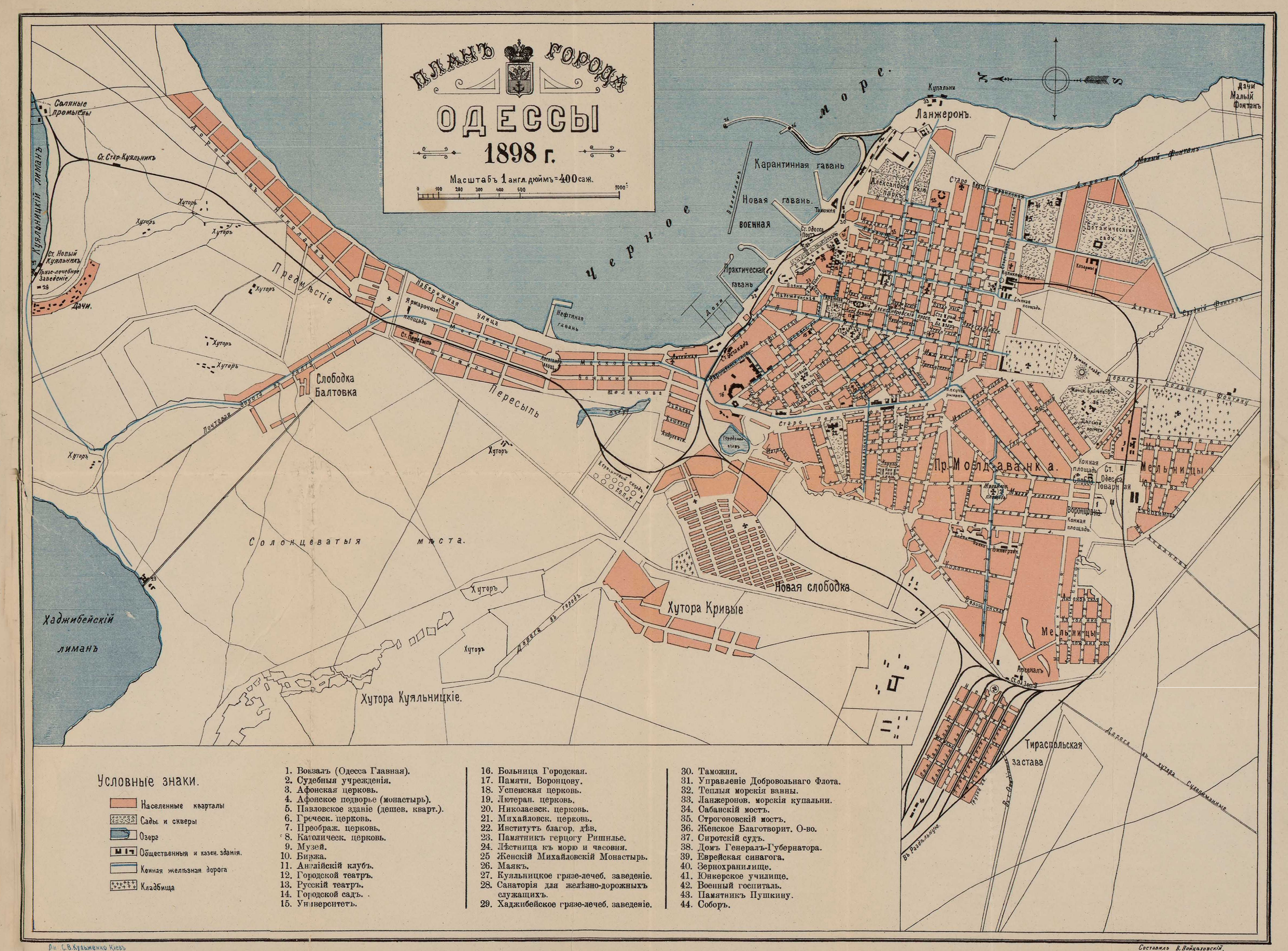
Въ С.-Петербургѣ: Адольфъ Адольфовичъ **Бѣльскій**. Набережная Ново-Адмиралтейскаго канала, 9. Телефонъ № 225.

Въ Москвѣ: Левъ Яковлевичъ **Гадомскій**. Мясницк. ул., д. Богодѣльни Ермаковыхъ, кв. 4.

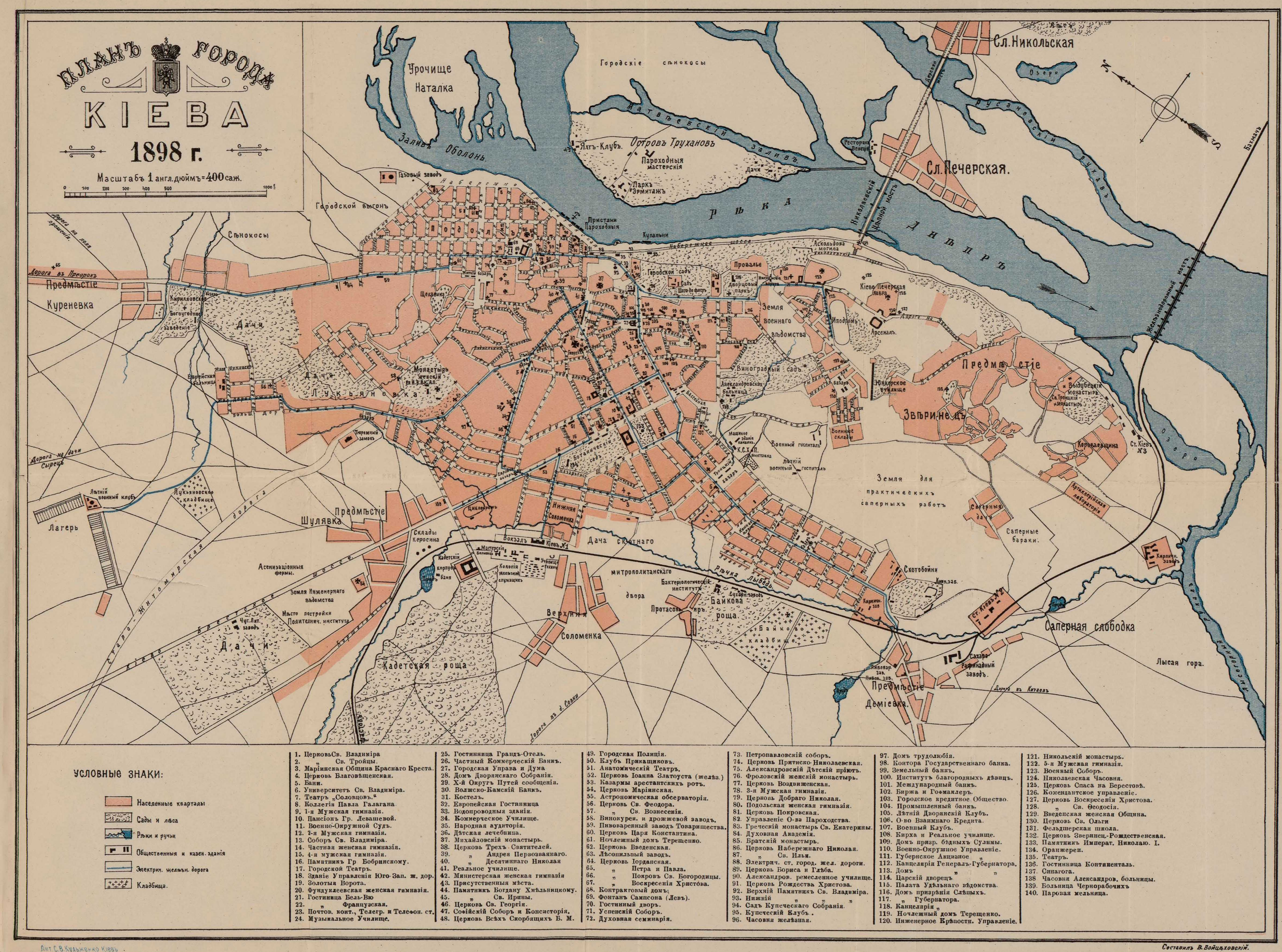
Въ Кіевѣ: Юліанъ Фаустиновичъ **Жилинскій**. Ново-Елисаветинск. ул., д. Дегтерева, 9. Телеф. № 115.

въ Одессѣ: И. Машевскій.





Планъ города
ОДЕССЫ
1898 г.
Масштабъ 1 англ. дюймъ = 400 саж.
Черное море.
Карантинная гавань
Новая гавань.
Военная
Практическая гавань
Нефтяная гавань
Таможня
Ланжеронъ.
Купальни
Александровскій паркъ
Ботаническій садъ
Дачи Малый Фонтанъ
Дорога къ Малому Фонтану
Дорога къ Среднему Фонтану
Дорога къ Большому Фонтану
Соляные промыслы
Ст. Стар. Куяльникъ
Куяльницкій лиманъ
Ст. Новый Куяльникъ
Дачи.
Хуторъ
Дорога въ Николаевъ
Предмѣстіе
Ярмарочная площадь
Набережная улица
Ст. Пересыпь
Московская
Пересыпь
Слободка Балтовка
Почтовая дорога
Солонцеватыя мѣста.
Хаджибейскій лиманъ
Хутора Куяльницкіе.
Хутора Кривые
Новая слободка
Дорога въ городъ
Пр. Молдаванка
Конная площадь
Ст. Одесса Товарная
Мельницы
Воронцовка
Арсеналъ
Тираспольская застава
Въ Раздельную
Дорога въ хутора Сухолиманные
Условные знаки.
Населенные кварталы
Сады и скверы
Озера
Общественныя и казен. зданія.
Конная желѣзная дорога
Кладбища
1. Вокзалъ (Одесса Главная).
2. Судебныя учрежденія.
3. Афонская церковь.
4. Афонское подворье (монастырь).
5. Павловское зданіе (дешев. кварт.).
6. Греческ. церковь.
7. Преображ. церковь.
8. Католическ. церковь.
9. Музей.
10. Биржа.
11. Англійскій клубъ.
12. Городской театръ.
13. Русскій театръ.
14. Городской садъ.
15. Университетъ.
16. Больница Городская.
17. Памятн. Воронцову.
18. Успенская церковь.
19. Лютеран. церковь.
20. Николаевск. церковь.
21. Михайловск. церковь.
22. Институтъ благор. дѣв.
23. Памятникъ герцогу Ришилье.
24. Лѣстница къ морю и часовня.
25. Женскій Михайловскій Монастырь.
26. Маякъ.
27. Куяльницкое грязе-лечеб. заведеніе.
28. Санаторія для желѣзно-дорожныхъ служащихъ.
29. Хаджибейское грязе-лечеб. заведеніе.
30. Таможня.
31. Управленіе Добровольнаго Флота.
32. Теплыя морскія ванны.
33. Ланжероновъ. морскія купальни.
34. Сабанскій мостъ.
35. Строгоновскій мостъ.
36. Женское Благотворит. О-во.
37. Сиротскій судъ.
38. Домъ Генералъ-Губернатора.
39. Еврейская синагога.
40. Зернохранилище.
41. Юнкерское училище.
42. Военный госпиталь.
43. Памятникъ Пушкину.
44. Соборъ.
Составилъ В. Войцеховскій.



ПЛАНЪ ГОРОДА
КІЕВА
1898 г.
Масштабъ 1 англ. дюймъ = 400 саж.
0 100 200 300 400 500 1000
Урочище Наталка
Заливъ Оболонь
Городскіе сѣнокосы
Матвѣевскій заливъ
Островъ Трухановъ
Яхтъ-Клубъ
Пароходныя мастерскія
Паркъ Эрмитажъ
Дачи
Сл. Никольская
Сл. Печерская
Рѣка Днѣпръ
Русановскій рукавъ
Озеро
Газовый заводъ
Городской выгонъ
Сѣнокосы
Дорога на поля орошенія
Дорога въ Приорокъ
Предмѣстіе Куреневка
Кирилловскія богоугодныя заведенія
Дачи
Подолъ
Пристани пароходныя
Купальни
Набережное шоссе
Аскольдова могила
Николаевскій цѣпной мостъ
Ресторанъ Венеція
Городской садъ
Провалье
Кіево-Печерская лавра
Арсеналъ
Ипподромъ
Земля военнаго вѣдомства
Виноградный садъ
Юнкерское училище
Предмѣстіе Звѣринецъ
Выдубецкій монастырь
Троицкій монастырь
Кирилловщина
Ст. Кіевъ №3
Железнодорожный мостъ
Озеро
Монастырь женскій вознесенскій
Лукьяновка
Еврейская больница
Дорога на дачи Сырецъ
Лѣтній военный клубъ
Лукьяновское кладбище
Лагерь
Предмѣстіе Шулявка
Ботаническій садъ
Военный госпиталь
Лѣтній военный госпиталь
Земля для практическихъ саперныхъ работъ
Саперныя дачи
Саперные бараки
Артиллерійская лабораторія
Ассенизаціонныя фермы
Земля Инженернаго вѣдомства
Мѣсто постройки Политехнич. института
Стаpо-Житомирская дорога
Кіево-Брестское шоссе
Склады керосина
Кадетскій корпусъ
Вокзалъ Кіевъ №1
Нижняя Соломенка
Дача скотнаго митрополитанскаго двора
Рѣчка Лыбедь
Бактеріологическій институтъ
Байкова роща
Байково кладбище
Скотобойни
Протасовъ яръ
Верхняя Соломенка
Кадетская роща
Дачи
Ст. Кіевъ №2
Саперная слободка
Сахаро-рафинадный заводъ
Предмѣстіе Демѣевка
Дорога въ Китаевъ
Лысая гора
Дорога въ д. Совки
Фастовъ

УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ:
Населенные кварталы
Сады и лѣса
Рѣки и ручьи
Общественныя и казен. зданія
Электрич. желѣзн. дорога
Кладбища.

1. ЦерковьСв. Владиміра
2. „ Св. Троицы.
3. Маріинская Община Краснаго Креста.
4. Церковь Благовѣщенская.
5. Бани.
6. Университетъ Св. Владиміра.
7. Театръ „Соловцовъ."
8. Коллегія Павла Галагана
9. 1-я Мужская гимназія.
10. Пансіонъ Гр. Левашевой.
11. Военно-Окружной Судъ.
12. 2-я Мужская гимназія.
13. Соборъ Св. Владиміра.
14. Частная женская гимназія.
15. 4-я мужская гимназія.
16. Памятникъ Гр Бобринскому.
17. Городской Театръ.
18. Зданіе Управленія Юго-Зап. ж. дор.
19. Золотыя Ворота.
20. Фундуклеевская женская гимназія.
21. Гостиница Бель-Вю
22. „ Французская.
23. Почтов. конт., Телегр. и Телефон. ст.
24. Музыкальное Училище.
25. Гостинница Грандъ-Отель.
26. Частный Коммерческій Банкъ.
27. Городская Управа и Дума
28. Домъ Дворянскаго Собранія.
29. Х-й Округъ Путей сообщенія.
30. Волжско-Камскій Банкъ.
31. Костелъ.
32. Европейская Гостинница
33. Водопроводныя зданія.
34. Коммерческое Училище.
35. Народная аудиторія.
36. Дѣтская лечебница.
37. Михайловскій монастырь.
38. Церковь Трехъ Святителей.
39. „ Андрея Первозваннаго.
40. „ Десятиннаго Николая
41. Реальное училище.
42. Министерская женская гимназія
43. Присутственныя мѣста.
44. Памятникъ Богдану Хмѣльницкому.
45. „ Св. Ирины.
46. Церковь Св. Георгія.
47. Софійскій Соборъ и Консисторія.
48. Церковь Всѣхъ Скорбящихъ Б. М.
49. Городская Полиція.
50. Клубъ Прикащиковъ.
51. Анатомическій Театръ.
52. Церковь Іоанна Златоуста (желѣз.)
53. Казармы арестантскихъ ротъ.
54. Церковь Маріинская.
55. Астрономическая обсерваторія.
56. Церковь Св. Феодора.
57. „ Св. Вознесенія.
58. Винокурен. и дрожжевой заводъ.
59. Пивоваренный заводъ Товарищества.
60. Церковь Царя Константина.
61. Ночлежный домъ Терещенко.
62. Церковь Введенская.
63. Лѣсопильный заводъ.
64. Церковь Іорданская.
65. „ Петра и Павла.
66. „ Покровъ Св. Богородицы.
67. „ Воскресенія Христова.
68. Контрактовый домъ.
69. Фонтанъ Сампсона (Левъ).
70. Гостинный дворъ.
71. Успенскій Соборъ.
72. Духовная семинарія.
73. Петропавловскій соборъ.
74. Церковь Притиско-Николаевская.
75. Александровскій Дѣтскій пріютъ.
76. Фроловскій женскій монастырь.
77. Церковь Воздвиженская.
78. 3-я Мужская гимназія.
79. Церковь Добраго Николая.
80. Подольская женская гимназія.
81. Церковь Покровская.
82. Управленіе О-ва Пароходства.
83. Греческій монастырь Св. Екатерины.
84. Духовная Академія.
85. Братскій монастырь.
86. Церковь Набережнаго Николая.
87. „ Св. Ильи.
88. Электрич. ст. город. жел. дороги.
89. Церковь Бориса и Глѣба.
90. Александров. ремесленное училище.
91. Церковь Рождества Христова.
92. Верхній Памятникъ Св. Владиміра.
93. Нижній „ „ „
94. Садъ Купеческаго Собранія.
95. Купеческій Клубъ.
96. Часовня желѣзная.
97. Домъ трудолюбія.
98. Контора Государственнаго банка.
99. Земельный банкъ.
100. Институтъ благородныхъ дѣвицъ.
101. Международный банкъ.
102. Биржа и Гофмаклеръ.
103. Городское кредитное Общество.
104. Промышленный банкъ.
105. Лѣтній Дворянскій Клубъ.
106. О-во Взаимнаго Кредита.
107. Военный Клубъ.
108. Кирха и Реальное училище.
109. Домъ призр. бѣдныхъ Сулимы.
110. Военно-Окружное Управленіе.
111. Губернское Акцизное „
112. Канцелярія Генералъ-Губернатора.
113. Домъ „ „
114. Царскій дворецъ
115. Палата Удѣльнаго вѣдомства.
116. Домъ призрѣнія Слѣпыхъ.
117. „ Губернатора.
118. Канцелярія „
119. Ночлежный домъ Терещенко.
120. Инженерное Крѣпостн. Управленіе.
121. Никольскій монастырь.
122. 5-я Мужская гимназія.
123. Военный Соборъ.
124. Николаевская Часовня.
125. Церковь Спаса на Берестовѣ.
126. Комендантское управленіе.
127. Церковь Воскресенія Христова.
128. „ Св. Θеодосія.
129. Введенская женская Община.
130. Церковь Св. Ольги
131. Фельдшерская школа.
132. Церковь Звѣринец.-Рождественская.
133. Памятникъ Императ. Николаю. I.
134. Оранжереи.
135. Театръ.
136. Гостинница Континенталь.
137. Синагога.
138 Часовня Александров. больницы.
139. Больница Чернорабочихъ
140. Паровая мельница.

Лит. С. В. Кульженко Кіевъ.
Составилъ В. Войцѣховскій.

100 лѣтъ существ. фирмы.

ФИЗИКО-МЕХАНИЧЕСКОЕ ЗАВЕДЕНІЕ

ПОЧЕТНАГО ОПТИКА и МЕХАНИКА г. ВАРШАВЫ

Коммиссіонера ИМПЕРАТОРСКАГО Варшавскаго Университета

МИХАИЛА ПИКЪ, ПРЕЖДЕ ЯКОВА ПИКЪ.

Очки и пенснэ для дальнозоркихъ и близорукихъ съ бѣлыми или цвѣтными нормальными высшаго достоинства стеклами, научно шлифованными и строго сообразными съ потребностью глазъ, въ никелевой оправѣ, съ витыми крючко-образными заушниками, съ футляромъ и для пенснэ шнуркомъ . . . . Цѣна руб. 1.50

Тоже въ оправѣ 14 каратнаго накладнаго золота на серебрѣ (doublè I) . . Цѣна 5 руб.

Тоже второй сортъ (doublè II) . . . . » 3 »

Эластическій бандажъ для страдающихъ бедренною, паховою, мошеночною и пупочною грыжею, **безъ пружинъ**, плотно прилегаетъ къ тѣлу, герметически запираетъ отверстія, не ускользаетъ при разныхъ тѣлодвиженіяхъ и вслѣдствіе этого излечиваетъ грыжу, хотя бы застарѣлую.

Цѣна односторонняго 5 руб.—двухсторонняго 8 руб.

Электрогальваническій цѣлительный бандажъ *Профес. Шарко для страдающихъ грыжею:* постоянный электрическій токъ побуждаетъ нервы и ускоряетъ излеченіе грыжи. Цѣна односторонняго 6 руб., двухсторонняго 10 руб.

Примѣчаніе. При заказѣ бандажей пояснить: величину грыжи и размѣръ окружности тѣла въ полосѣ грыжи.

Предохранительные гигіеническіе резиновые мѣшечки—за дюжину: 2, 4 и 6 руб.

Дамскія гигіеническія шапочки съ подробн. наставленіемъ, цѣна за штуку 1 и 2 руб.

Профилактическій приборъ «Сканцони» съ подробн. наставленіемъ, за штуку 3 руб.

Приборъ золотой системы Пастора устраняющій мужское безсиліе—съ подробн. наставленіемъ—цѣна 25 руб.

Прейсъ-Куранты по всѣхъ отраслямъ высылаются по востребованію.

При заказахъ слѣдуетъ указать точный почтовый адресъ.

Высылка за наличныя или съ наложеннымъ платежомъ либо переводомъ

АДРЕСОВАТЬ:

ДЛЯ ПИСЕМЪ:
Физико-Механическое Заведеніе Михаила прежде Якова Пикъ.
Варшава, Медовая № 1.

ДЛЯ ТЕЛЕГРАММЪ:
Варшава, Медовая № 1.
ПИКЪ.

Меблир. комната въ мѣсяцъ отъ 10 до 40 р. — к.
" " посуточно отъ . . . — " 50 "
Сезонный билетъ за музыку и пользованіе паркомъ съ персоны . . . . 2 " — "
" " семейства . . . 4 " — "
Самоваръ въ мѣсяцъ (утр. и веч.). . . 1 " — "
за разъ съ посудою . . . — " 10 "
Лишняя кровать съ тюфякомъ . . . . 2 " — "
Обѣдъ изъ двухъ блюдъ въ мѣсяцъ . . 12 " — "
" " трехъ блюдъ " . . 15 " — "
Ужинъ изъ одного блюда " . . 8 " — "
Обѣдъ изъ трехъ блюдъ, ужинъ изъ одного блюда, чай и кофе съ хлѣбомъ, молокомъ и масломъ въ мѣсяцъ . . . . 30 " — "
Желающіе обѣдать у себя въ номерѣ приплачиваютъ въ мѣсяцъ . . . 3 " — "

Экстренныя блюда по прейсъ-куранту.
Каменское вино изъ погребовъ князя Витгенштейна отъ . 25 к. до 1 р. 30 за бут.
Обѣдъ для прислуги въ мѣсяцъ . . . . 8 р. — к.
Кумысъ для живущихъ въ заведеніи . — " 25 "
" " экстерновъ (бут.) . . . . . . — " 35 "
Сыворотка (стак.) . . . . — " 5 "
Молоко сырое (стак.) . . . . — " 3 "
" вареное (стак.) . . . . — " 5 "
Виноградъ лечебн. фунтъ . . . . — " 10 "
Купальня въ Днѣстрѣ со взрослаго въ мѣсяцъ . . . . 2 " — "
и съ ребенка . . . . 1 " — "
Ванна теплая . . . . — " 50 "
Экипажъ (четверткой) съ вокзала . . . 5 " — "
Бричка (пара). . . . . 3 " — "
Экипажъ въ часъ . . . . — " 75 "

Примѣчаніе. Независимо означенныхъ цѣнъ, живущіе въ номерахъ и дачахъ и неимѣющіе собственной прислуги, приплачиваютъ ежемѣсячно на прислугу: съ 1-й особы 2 руб., съ 2-хъ и больше особъ 3 руб.

Слѣдуемая плата взимается впередъ въ конторѣ заведенія. Плата за квартиру не возвращается. Совѣтъ врача и массажъ—по соглашенію. Сообщеніе: до стан. Ю.-З. жел. дор. Попелюхи 50, Кобыльня и Шолданешты 20 вер., отдуда на лошадяхъ до Каменки. На станціи имѣются извощики, но вѣрнѣе телеграфировать за сутки о высылкѣ экипажа или брички. Ѣдущіе съ юга могутъ также со ст. Бендеры и Рыбница или отъ Могилева доѣхать до Каменки на пароходѣ. При заведеніи имѣется **еврейская кухня.**

Адресъ для писемъ и телеграммъ: **Каменка Подольская, Кургаузъ.**



Остерегаться поддѣлокъ.

ВИНО СЕНЪ-РАФАЭЛЬ

предлагается какъ **тоническое, укрѣпляющее и способствующее пищеваренію.**

БРОШЮРА О СЕНЪ-РАФАЭЛЬСКОМЪ ВИНѢ

КАКЪ О ПИТАТЕЛЬНОМЪ, УКРѢПЛЯЮЩЕМЪ И ЦѢЛЕБНОМЪ СРЕДСТВѢ

д-ра де-БАРРЕ

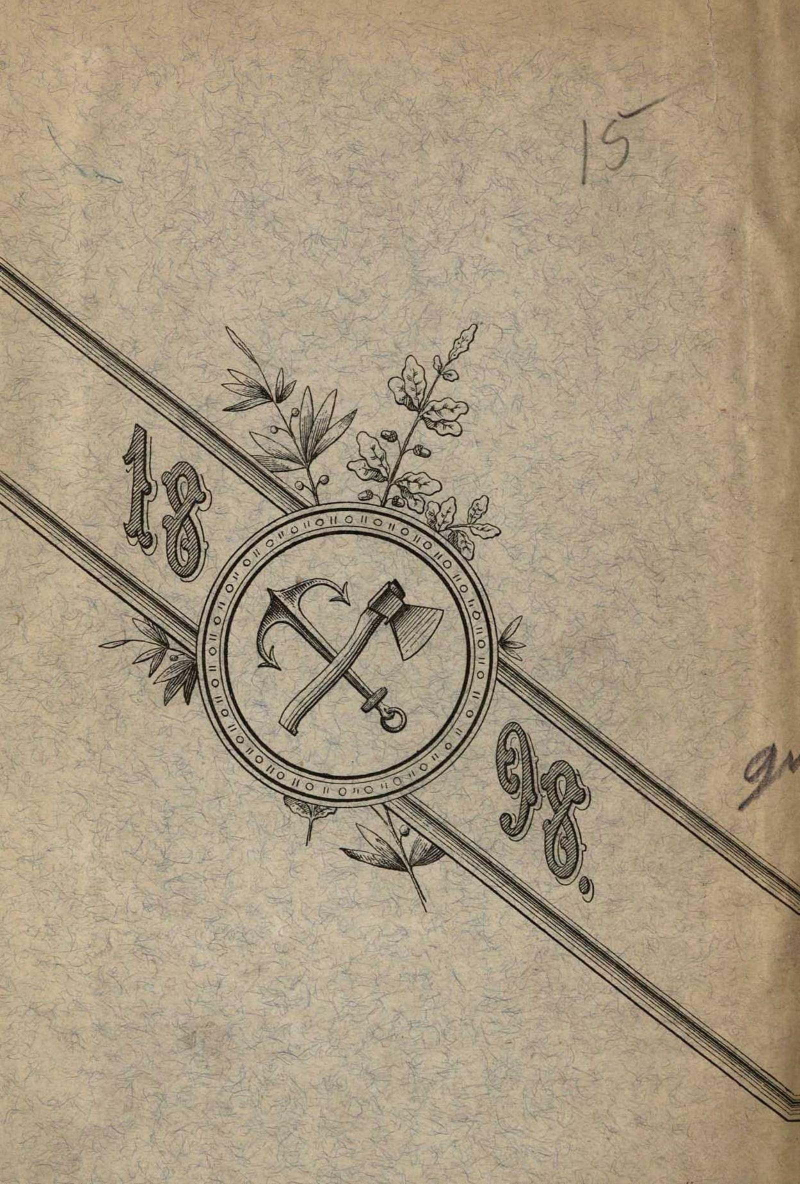
ВЫСЫЛАЕТСЯ ПО ВОСТРЕБОВАНІЮ.

ОНО ПРЕВОСХОДНО НА ВКУСЪ.

Сохраняется по способу Пастера.

Продается въ лучшихъ виноторговляхъ, аптекарскихъ магазинахъ и аптекахъ.

Gompagnie du vin de Saint-Raphael, á Valence (Drôme), France.


1898.
15

